SPORT WODNY



Na przepięknej zatoce Paranagua — Rio-de Janeiro, biały żagiel należy do rzadkości... do art. na str. 430

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
Wioślarstwa, Żeglarstwa, Pływactwa, turystyki wodnej i jachtingu motorowego

Rok 10

Nr. 22

ZESZYT GRUDNIOWY

CENA EGZEMPLARZA 1.20.

WARSZAWA 1934 ROK

Wioślarskie niedyskrecje...

Zmiany, zmiany... Dobre, czy złe; kogo spotkały, dotknęły?

Koło życia toczy się bezustannie, coś się tworzy, coś dzieje, zmienia. Sezon wodny wprawdzie się skończył, (nie zapobiegł temu nawet niebywale ciepły... grudzień!), i kronika wydarzeń sportowych na wodzie zamilkła. Zato kronika towarzyska poczęła nam przynosić niebawem po zamknięciu sezonu sensacje jedna po drugiej.

Oto w osobistem życiu naszych znakomitości wioślarsko-kajakowych, jak na komendę, poczęły się dokonywać ważne zmiany. Istna epidemja! Pierwsza „bomba" pękła 21 października. W dniu tym w klasztorze Ojców Paulinów na Jasnej Górze, ojciec Justyn Marczewski pobłogosławił związek małżeński między p. Haliną Kalbarczykówną i druhem Władysławem Grzelakiem — zgoła stuprocentowym, niezwykle twardym kawalerem. Jak wiadomo, druh Władysław Grzelak jest autorem książek: „Łódką z biegiem Wisły" (której pierwsze wydanie ukazało się przed 9-ciu laty) i „Na wodach Narwi i Pilicy", oraz jest jednym z pierwszych, i najgorętszych pionierów powojennej turystyki wodnej, której służył wiosłem i piórem. Ponadto druh Grzelak od 10-ciu lat zasiada w Zarządzie Klubu Wioślarskiego „Wisła" w Warszawie, a od 6-ciu lat piastuje mandat referenta turystycznego P. Z. T. W. Do niedawna był też członkiem zarządu Polskiego Związku Kajakowego. Nazwisko druha Grzelaka jest też dobrze znane Czytelnikom „Sportu Wodnego" z licznych artykułów i opisów.

Szeregi zlekka zaawansowanych kawalerów wioślarskich jeszcze bardziej się przerzedziły dnia 17 listopada, gdy na ślubnym kobiercu stanął w towarzystwie p. Marji z Tryniszewskich druh Antoni Heinrich (Tonny).

Widocznie Hymen zawziął się tym razem na propagatorów i entuzjastów turystyki wodnej i kajakarstwa skoro w ciągu niespełna miesiąca tak gracko załatwił się najprzód z Grzelakiem (według starszeństwa), a potem z Heinrichem. Któż nie zna tego nazwiska wśród Czytelników „Sportu Wodnego" i ogromnej rzeszy kajakarskiej? Druh Tonny jest płodnym autorem „Szlaków wodnych Polski" i „Podręcznika kajakowca" i wielu innych prac z dziedzin zarówno wioślarskiej i kajakowej, jako też żeglarskiej i pływackiej, w których zgromadził mnóstwo wiadomości fachowych i praktycznych. Jest więc wszechstronnym znawcą i miłośnikiem sportów wodnych. Posiada pióro cięte i dowcipne, ktorem sięga też po literackie wawrzyny. Jest członkiem zarządu P. Z. K. od założenia Związku.

Druhowie Heinrich i Grzelak — to najbliżsi współpracownicy „Sportu Wodnego" niemal od jego założenia. To też Redakcja składa Im najserdeczniejsze życzenia wszelkich pomyślności na nowej drodze życia, na którą wstąpili prawie jednocześnie, kiedy „Sport Wodny" kończy 10-ty rok istnienia. Oby Ich współpraca w „Sporcie Wodnym" była, pomimo słodkich więzów małżeńskich, niemniej czynna i owocna, jak dotychczas.

* * *

W rodzinie Sportu Wodnego dokonywują się także zmiany, które choć osobiste, nie przestaną jednak bez wpływu na życie organizacyjne wioślarstwa, a może nawet i wyniki jego prac. Sensacyjnie brzmi fakt że inż. Eugenjusz Lenartowicz, którego również zaliczamy do najbliższych współpracowników naszego pisma opuszcza w dniach najbliższych Warszawę na czas dłuższy (2 lata), udając się na drugą półkulę, do Rio de Janeiro. Tem samem druh inż. Lenartowicz zrezygnował z mandatu kapitana sportowego P. Z. T. W., piastowanego z wybitnym pożytkiem dla polskiego wioślarstwa od wielu lat. Dlatego też towarzyszy mu szczery żal zarówno zawodników, którymi dzielnie się opiekował podczas tylu ekspedycyj zagranicznych i słuchaczów Kursu instruktorskiego na Bielanach, jako też Zarządu P. Z. T. W., który traci tak dzielnego kapitana.

Do żalu tego przyłącza się także Redakcja „Sportu Wodnego", nie wątpiąc jednak, że druh Lenartowicz, pomimo swego wyjazdu do dalekiej Brazylji, nie przestanie zasilać naszego pisma cennemi korespondencjami.

Mandat kapitana sportowego przejął tymczasowo (wciąż obracamy się w gronie najbliższych współpracowników „Sportu Wodnego") — mistrz Włodzimierz Długoszewski — czołowy publicysta wioślarski prasy krakowskiej, a także naszego pisma. Druh Długoszewski będzie kierował nawą kapitana sportowego P. Z. T. W. z Krakowa, utrzymując z centralą Związku w Warszawie stały i żywy kontakt. Mistrzowi Długoszewskiemu, który w swych luźnych artykułach dowiódł, iż obejmuje szerokie horyzonty wioślarstwa i zadań przed nim stojących, który w sprawy i zagadnienia wioślarskie wkłada całą swą duszę, życzymy, aby na nowem, zaszczytnem stanowisku miał pracę wdzięczną i zebrał obfite plony w postaci triumfów polskiego wioślarstwa.

ROK 10 WARSZAWA GRUDZIEŃ 1934 R. Nr. 22

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Dziesięciolecie „Sportu Wodnego“

Numerem tym zamykamy dziesiąty rocznik naszego pisma. Dziesięć takich roczników - tomów oprawionych w płótno i ustawionych w szafie bibljotecznej — to nawet „na oko“, zawnętrznie, dorobek okazały, pokaźny. A cóż dopiero, gdybyśmy tak wzięli do rąk jeden tom po drugim i kolejno przejrzeli całą ich zawartość! Przed naszemi oczyma, niby na taśmie filmowej przewinęłaby się dziesięcioletnia historja sportów wodnych. Owe dziesięć lat — to epoka bujnego rozwoju tych sportów. Rozwój ten przemawia ze szpalt, a nawet z tytułów i podtytułów. Pierwotny „Wioślarz Polski“ — już po sześciu numerach przekształca się w „Sport Wodny“, obejmując też pływactwo i żeglarstwo, a od r. 1931 podtytuł pisma począł opiewać, że jest ono także poświęcone sprawom turystyki wodnej i jachtingu motorowego.

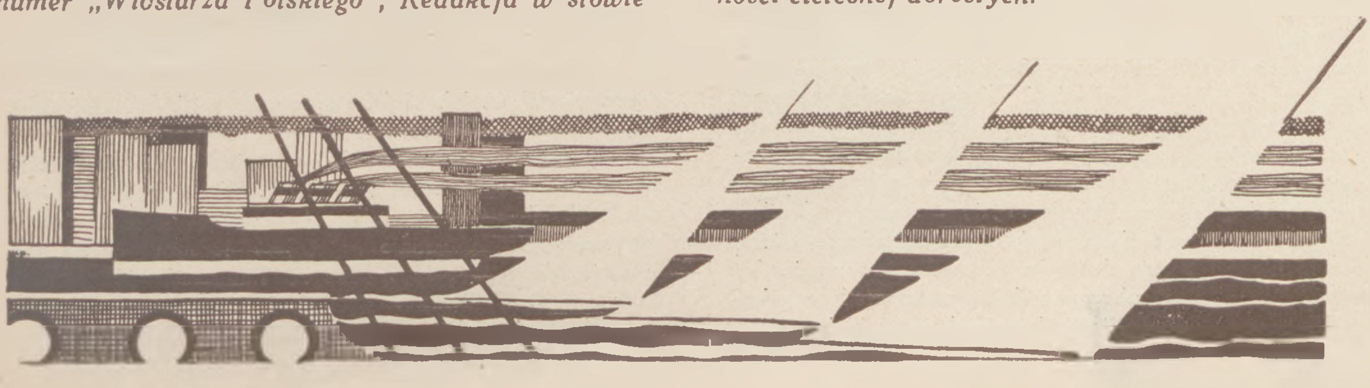
Roczniki „Sportu Wodnego“ zawierają skarbnicę wiadomości, do których będzie powracał każdy, kto ciekawy, jak się rozwijały u nas sporty wodne w latach 1925 — 1934. Nie sposób będzie opracować kroniki tego czy owego klubu, których liczba w ciągu dziesięciolecia wzrosła trzykrotnie (z 26 na 78) bez uciekania się do pomocy 10-ciu tomów, stanowiących w naszych warunkach coś w rodzaju encyklopedji sportów wodnych. Tomy te zawierają, jak wiadomo historję P. Z. T. W. i szeregu klubów, którym nawet zostały poświęcone numery specjalne. Wartość pracy, włożonej w ciągu 10-ciu lat w owe dziesięć tomów, jest zatem niezaprzeczona i nieprzemijająca. Na pracę tę bowiem złożyły się myśli i pióra naszych wybitnych krzewicieli sportów wodnych.

Kiedy w kwietniu 1925 roku ukazał się pierwszy numer „Wioślarza Polskiego“, Redakcja w słowie wstępnem wyznała, że wydawanie czasopisma, będącego pierwszem tego rodzaju wydawnictwem w Polsce, było oddawna jej marzeniem. Czy marzyła też wówczas Redakcja, że wytrwa na posterunku przez dziesięć lat, że oprze się szalejącemu kryzysowi i wszelkim przeciwnościom, które jednak dawały się we znaki. Może najbardziej przykrą przeciwnością była obojętność znacznej większości wodniaków na sprawy pisma. Toć z pośród członków klubów wioślarskich nawet 10% nie udało się nakłonić do prenumeraty.

A jednak „Sport Wodny“ się ostał i to w czasie, kiedy tyle innych czasopism poświęconych nawet zdawałoby się tak „intratnym“ gałęziom sportu, jak piłkarstwo i kolarstwo — musiało zawiesić swą działalność. Ostał się, trwa na posterunku i będzie trwał dalej, miejmy nadzieję, na coraz mocniejszych podstawach. Jego potrzeba staje się tem oczywistsza, jeżeli sobie uprzytomnimy, jak mało miejsca poświęca prasa ogólno-sportowa — sportom wodnym.

Na dziesięciolecie wydawnictwa, należy tedy stwierdzić, że dalszy jego byt jest obecnie ugruntowany bardziej niż kiedykolwiek.

Redakcja ze spokojem i ufnością może patrzeć w przyszłość — w przeszłość zaś — z błogiem uczuciem, jakiem nas zazwyczaj napełnia dobrze spełniony obowiązek — obowiązek wykonywany na jednym z odcinków życia zbiorowego, na którym odbywa się uświadamianie obywateli państwa o szlachetności, zdrowotności, pięknie i pożytku sportów wodnych, będących najskuteczniejszą formą wychowania fizycznego młodzieży, a zarazem środkiem do utrzymania przez długi okres życia sprawności cielesnej dorosłych.



Sezon wioślarski 1934 r.

24 regat, z tego 21 organizowanych w kraju zamyka bilans regatowy w bieżącym roku. Z regat zagranicznych wymienić należy starty w Gdańsku (24 czerwca) w Rydze (29 lipca) i Lucernie (12 sierpnia). W stosunku do ub. roku przybyły zatem trzy dni regatowe. Zapisać je należy na „konto pierwszego kroku wioślarskiego", który okazał się imprezą bardzo potrzebną naszym wioślarzom. Szkoda tylko, że tak mało klubów zainteresowało się tą imprezą, tak, że w kilku ośrodkach regaty te, mimo zapowiedzi, musiały zostać odwołane.

W r. b. wszystkie już ośrodki, za wyjątkiem Włocławka, posiadające więcej, niż jeden klub wioślarski utworzyły Międzyklubowe Komitety. Instytucja ta dawno już była znana w Warszawie, Bydgoszczy, Poznaniu i Wilnie. Jedynie w Krakowie i Kaliszu panowały dość znaczne trudności na drodze do założenia takich Komitetów. Przeszkody te zostały usunięte, a pierwszy rok istnienia Komitetów udowodnił w tych miejscowościach nieracjonalność tego oporu przeciw Komitetom. Kluby, organizujące dotychczas regaty, zostały wydatnie odciążone od pracy organizacyjnej, a Komitety świetnie sobie dają radę. Przy większem zainteresowaniu publiczności, które musi dojść do skutku, gdy regaty będą częściej i lepiej organizowane, Komitety usprawnią jeszcze swą pracę, a już dziś w pierwszym roku zamykały swoje rachunki zupełnie pozytywnemi kontami.

Regaty w ub. roku w Kaliszu, Warszawie, Krakowie, Bydgoszczy, Wilnie i Poznaniu organizowały Komitety Międzyklubowe — w innych zaś poszczególne towarzystwa. Życzyćby sobie należało, aby Komitety powstały wszędzie, gdzie tylko da się je organizować. Odciążenie bowiem towarzystw od pracy organizacyjnej przy regatach wpływa korzystnie na pracę w innym zakresie danego klubu. Chodzi tylko o to, aby nie angażować tych samych sił w pracy klubowej co i komitetowej.

W ub. roku regaty organizowały trzykrotnie ośrodki: Warszawa. Kalisz i Bydgoszcz (w tem związkowe). Dwukrotnie: Kraków i Wilno, po razie zaś: Gdańsk, Płock, Grudziądz, Kruszwica, Toruń, Grodno, Włocławek i Poznań. Z przykrością należy stwierdzić, że regaty na Witoblu, zapowiedziane na dzień 8 lipca zostały odwołane.

Tak znaczna ilość dni regatowych nie pozwoliła na uniknięcie kolizji terminów. Tak np. regaty poznańskie na Witoblu wypadły równocześnie z regatami na Trokach. W przyszłości taka izolacja również jest nie do uniknięcia, należałoby się jednak postarać, aby większe regaty nie kolidowały ze sobą, a raczej mniejsze, gdzie i tak wiadomo, że nie ściągną konkurencji z dalszych ośrodków.

Natomiast za bardzo dobrą inowację należy uważać przerwę, jaką wprowadzono między ostatniemi regatami przed mistrzostwami a regatami związkowemi. Przerwa ta powinna być nadal utrzymana, gdyż umożliwia ona klubom przegląd swych sił i celowe zestawienie osad na zawody o mistrzostwo.

Praca w poszczególnych ośrodkach nie postępowała równomiernie. Obok znacznych postępów na Kresach wschodnich, a więc w Grodnie i Wilnie, należy zanotować pewne obniżenie tempa pracy w Poznaniu i Krakowie. Zwłaszcza ten ostatni ośrodek wymaga sanacji, gdyż tendencje pseudo-turystyczne zaczynają zupełnie wypierać sport regatowy. W przyszłym sezonie regaty wiosenne w Krakowie powinny być zorganizowane, jako propagandowe, z tem, że część biegów będzie dostępna tylko dla towarzystw lokalnych. Początkowe sukcesy zachęcą może młodsze pokolenie do pracy. Niestety liczba klubów krakowskich zmniejszyła się o jeden, a mianowicie został rozwiązany Wojskowy Klub Wioślarski.

Co do Poznania, to obniżenie się tam poziomu jest łatwo wytłomaczone znacznym wysiłkiem, jaki ośrodek ten musiał wykazywać w ciągu lat 1928—32. W ciągu tych pięciu lat Poznań, a właściwie „04" stanowiło najsilniejszy bastjon wioślarstwa. To kosztuje. Zarówno znaczne sumy pieniężne, jak i, co może ważniejsze, dużo sił organizacyjnych, które się szybko wyczerpują. Jeśli zaś nie ma odpowiednich rezerw — to wówczas musi nastąpić reakcja. Tego rodzaju objawów spotykamy pełno także i w innych państwach.

Mimo rzeczywiście ciężkich warunków finansowych, w jakich znajdują się wszystkie kluby związkowe — wymiana osad regatowych była bardzo żywa. Rekord w tym zakresie ma Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, które startowało na 10 regatach a to na trzech w Warszawie, a ponadto w Płocku, Gdańsku, Bydgoszczy, Związkowych, w Lucernie, Grodnie i Krakowie. Drugim skolei klubem jest pod względem ruchliwości Kolejowy Klub Wioślarski Bydgoszcz, który startował na ośmiu regatach. Żywotność tego młodego klubu jest rzadko spotykaną wśród organizacyj, które istnieją tak krótko. Skutki tej ruchliwości są zupełnie widoczne Kolejowy Klub zajmuje nietylko dobrą pozycję w tabeli, ale ma także nieprzeciętne osady, które niewątpliwie w najbliższych latach będą bardzo groźne.

Pierwsze miejsce w tabeli zajęło Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie. Dla wielu była to dość znaczna niespodzianka. Jeśli się jednak weźmie pod uwagę, ile serca i... pieniędzy wkładają Kaliszanie z prezesem Motylewskim na czele w swoją pracę to łatwo się zrozumie, iż pierwsze miejsce było zapewnione. Wybudowanie własnemi siłami basenu zimowego, zakupno nowych łodzi, utrzymanie trenera, obesłanie siedmiu regat to wszystko jest dowodem, że Kaliskie T. W. pracuje ambitnie i planowo. Rzecz prosta, że większość punktów zebrało KTW na regatach lokalnych. Suma 205 p. zdobytych na trzech regatach w Kaliszu zapewniłaby KTW, gdyby nawet nie startowało nigdzie gdzieindziej, miejsce 7 w tabeli a więc wśród dziesięciu klubów pierwszej klasy. Nie należy jednak sądzić, iż to w jakimkolwiek stopniu obniża wartość sukcesów KTW, wprost przeciwnie dowodzi, iż obok osad reprezentacyjnych KTW posiada liczny narybek mogący z powodzeniem startować na regatach lokalnych, „pierwszych krokach" itp.

„Walka" o prowadzenie w tabeli była bardzo ciekawą. Po 3 czerwca prowadzi Wisła Warszawska, lecz już 10 czerwca czoło tabeli obejmuje Bydgoskie T. W., aby miejsce to zatrzymać aż do 1 września. W tym czasie prowadzenie dostaje się w ręce KTW, które zatrzymuje pierwsze miejsce aż do końca sezonu, powiększając swój dorobek punktowy sukcesami w Poznaniu.

Przegląd regat przedstawia się następująco:

3 czerwca Płock. Regaty płockie stanowią otwarcie sezonu. Startuje na nich „okręg" warszawski, przybywa także Toruń. Punktacja: K. W. Wisła Warszawa 30 p. T. W. Płock 15, W. T. W. 12, K. W. Toruń 7, T. Włocławek 3, Kujawski K. W. Włocławek 2 p.

10 czerwca Grudziądz. W ostatnich latach zauważało się pewien spadek u GTW „Wisła". W każdym razie jednak „Wisła" czyni starania, aby swój poprzedni prestiż utrzymać. Organizowanie regat jest jednym z dodatnich środków do tego celu wiodących. Punktacja: BTW 33 p., Kolejowy K. W. Bydgoszcz 22 p., T. W. „Wisła" Grudziądz 5 p., K. W. Gryf Bydgoszcz 1 p.

17 czerwca Warszawa. Na regatach wiosennych doskonałą formę prezentuje Warszawskie T. W. wygrywając czwórki, czwórki bez st. i ósemki. Punktacja: WTW 77,5 p., K. W. Wisła Wr. 50 p., Kaliskie TW 33, AZS Warszawa 15, AZS Poznań 12, T. W. Płock 10, AZS Wilno 8, EKS Prąd Warszawa 8, RKS Tramwajarz Warszawa 5.5, K. W. Syrena Warszawa 2 p.

17 czerwca Gdańsk (Polskie regaty). Ze względu na usilną propagandę niemieckich regat gdańskich, także i nasze regaty powinny być liczniej obsyłane. 5 klubów, startujących w r. b. jest liczbą, jak na nasze stosunki niemałą, powinna jednak liczba ta wzrosnąć conajmniej w dwójnasób. Punktacja: BTW 62 p. Kolejowy K. W. Bydgoszcz 52, Kolejowy KW. Tczew 17, K. W. Gdańsk 2, GTW Wisła Grudziądz 2 p.

24 czerwca Kalisz. Pierwsze regaty, organizowane w Kaliszu, przez nowo założony międzyklubowy Komitet Wioślarski. Już na tych regatach okazało się, że KTW dysponuje świetnym narybkiem i w dalszym ciągu sezonu będzie groźnym przeciwnikiem: Punktacja: KTW 80 p., KW „04" Poznań 29, PTW. Tryton Poznań 12, KW „30" Kalisz 10, Policyjny KS Kalisz 7, WKS Prosna Kalisz 5, TW Płock 1.

24 czerwca Gdańsk — regaty międzynarodowe, organizowane przez Verband Danziger Ruder Vereine. Osady polskie wykazują. że nie są jeszcze w formie i ulegają Niemcom. Punktacja jedynie za start: BTW 7 p., WTW 3 p., KW Wisła Warszawa 2 p.

29 czerwca Kraków. I tu również regaty po raz pierwszy organizował Międzyklubowy Komitet Wioślarski. Pierwsza próba wypadła zupełnie zadawalająco, czego jednak nie można powiedzieć o startach osad krakowskich. Punktacja: WKS Śmigły Wilno 66 p., KS ZUAW Warszawa 16 p., OWSK Kraków 10 p., AZS Kraków 5 p., Policyjny K. S. Kraków 1 p.

1 lipca Bydgoszcz. Regaty międzyklubowe w Bydgoszczy wykazują obok związkowych największą liczbę klubów startujących. W r. b. startowało niemniej jak 17 towarzystw t. j. tyle co na związkowych. Punktacja: BTW 71 p., KW. Wisła Warszawa 54, AZS Poznań 50.5, WTW 41, Kolejowy KW. Bydgoszcz 23, KW. „04" Poznań 23, AZS Warszawa 12, TW Polonja Poznań 9, PTW Tryton Poznań 8. KW Gryf Bydgoszcz 6, KW „30" Kalisz 4, Policyjny KS Bydgoszcz 2, KW Toruń 2, KW Gdansk 1, Pocztowe PW Bydgoszcz 1 TW Chełmża 1, TW Płock 1. Spotkanie polskich wioślarzy z gdańskimi wypadło nieco lepiej, niż w Gdańsku, dowód, iż w Gdańsku termin regat jest za wczesny dla naszych osad.

8 lipca Regaty na Witoblu zostały odwołane.

8 lipca Międzynarodowe regaty na jeziorze Trockiem, organizowane przez Wileński Komitet Międzyklubowy. Start gości z Rygi i Królewca wypadł bardzo słabo. Punktacja: WKC Grodno 76 p., AZS Wilno 44.5, WKS Śmigły Wilno 30, KW Wisła 13, Policyjny KS Wilno 7 p.

21 i 22 lipca. Bydgoszcz regaty związkowe: stwierdzić z zadowoleniem należy dwa objawy. Pierwszy, to zniknięcie typu łodzi klepkowych z programu regat związkowych, a drugie: przyjazd osad faktycznie tylko najlepszych. Wiele klubów potraktowało regaty wiosenne, jako pewnego rodzaju eliminacje i nie wysłały do Bydgoszczy osad, ktore i tak nie miałyby zbyt wiele do powiedzenia. Kto wie, czy tego sposobu traktowania regat wiosennych nie należałoby podtrzymać, a nawet rozszerzyć w tej myśli, że osady, przynajmniej w biegach mistrzowskich, byłyby dopuszczane tylko w tym wypadku do biegu, jeśli mają za sobą jakieś zwycięstwo na regatach wiosennych. Poziom osad, które zdobyły mistrzostwo był dużo wyższy od pokonanych, natomiast w biegach drugiej kategorji siły nadzwyczaj wyrównane. Punktacja: BTW. 107 p., WTW. 102, Kaliskie TW. 69, KW. 04, Poznań 47, KW. Wisła Warszawa 46, AZS. Poznań 45, WKS. Grodno 36, TW. Włocławek 36, Kolejowy KW. Bydgoszcz 36, KW. Bydgoszcz 36 KW. Gryf Bydgoszcz 24, TZS Kraków 17, RKS Prąd Warszawa 8, Kujawski KW. Włocławek 4, PTW Tryton Poznań 4, AZS. Warszawa 3, KW. Toruń 2, TW. Płock 1.

29 lipca Kruszwica. Gopło okazuje się świetnym terenem regatowym, który powinien zostać lepiej wykorzystanym. Punktacja: Kaliskie WT. 42 p., TW. Włocławek 19 p., TW Polonja Poznań 13, KW Barcin 8, Kolejowy KW. Bydgoszcz 6, BTW. 3, TW. Pakość 2, Pocztowe PW. Bydgoszcz 1, KW. Gopło Kruszwica 1.

29 lipca Ryga. Start wioślarzy AZS Wilno, którzy zdobywają 24 p.

10 i 12 sierpnia Lucerna. Regaty FISA o mistrzostwo Europy. Osady polskie nie odnoszą tak znacznych sukcesów, jakich się spodziewano. Najlepiej wychodzi Verey (A. Z. S. Kraków), który zajmuje drugie miejsce za Niemcem Schäferem, czwórka ze sternikiem BTW. zajmuje szóste miejsce w finale, dwójka ze sternikiem KW. „O4" jest czwarta w finale, czwórka bez sternika WTW. odpada w eliminacjach. Punktacja: AZS. Kraków 51 p., BTW 2, WTW 2, KW. „O4" Poznań 1.

12 sierpnia Warszawa Pierwszy Krok wioślarski. Punktacja: RKS. Prąd Warszawa 47 p., WTW 18, RKS Tramwajarz 7, KW. Syrena 3, KS. ZUAW 1, WKS Żolibórz 1, KS. ZUK 1, TW. Łomża 1.

12 sierpnia Bydgoszcz Pierwszy krok wioślarski. Punktacja: Kolejowy KW. Bydgoszcz 27, KW. Gryf Bydgoszcz 24,



Z minionego sezonu. Jazda na wodoplanie za motorówką na jeziorze w Alpach

BTW. 16, KW. Barcin 9, Pocztowe PW. Bydgoszcz 1, Policyjny Ks. Bydgoszcz 1.

12 sierpnia Kalisz. Pierwszy Krok Wioślarski. Punktacja: KTW. 53.5 p., KW „30" 13, WKS. Prosna Kalisz 12, Policyjny KS Kalisz 9.

19 sierpnia Toruń. Punktacja: KW. Toruń 20.5 p., Kolejowy KW. Bydgoszcz 18, TW. Włocławek 17, GTW. Wisła Grudziądz 3, TW. Chełmża 2, Kujawski KW. Włocławek 1.

19 sierpnia Grodno. Punktacja: WKS. Grodno 64.5 p. WKS. Śmigły Wilno 21. WTW. 12 p.

26 sierpnia Włocławek. Punktacja: TW. Włocławek 36 p., Kolejowy KW. Bygoszcz 32, Kujawski KW. Włocławek 13, KW. Toruń 12, KW. Gdańsk 9, TW. Płock 4, TW. Chełmża 2, GTW. Wisła Grudziądz 1, KW. Gopło Kruszwica 1.

2 września Kalisz. Punktacja: Kaliskie TW. 72.5 p., Policyjny KS. Kalisz 21, PTW. Tryton Poznań 17, KW „30" Kalisz 15.5, WKS Prosna Kalisz 5.

2 września Wilno. Punktacja. WKW Grodno 62 p. WKS. Śmigły Wilno 49, AZS Wilno 19, Policyjny KS. Wilno 2. Supremacja na wschodzie zostaje definitywnie przesądzona na korzyść Grodna. Niemniej jednak zdobycie własnego basenu zimowego w Wilnie powinno wydać owoce. Także Kepel z AZS. Wilno, o ile sprawi mu się łódź może jeszcze dużo sukcesów przysporzyć dla swego klubu i miasta.

9 września Warszawa. Punktacja: KW. Wisła Warszawa 54.5 p., RKS. Prąd Warszawa 25, WTW 24, KW. Syrena Warszawa 18, WKW Grodno 17, AZS. Wilno 12, RKS. Tramwajarz 8, KW. Toruń 2, WKS Żoliborz 1.

16 września Kraków. Punktacja: WTW. 55.5 p., AZS. Kraków 35, RKS. Prąd 31, KW. Gdańsk 17, AZS. Wilno 12, Policyjny KS. Kraków 3, OWSK 2 p.

23 września Poznań. Punktacja: Kaliskie TW. 68 p., KW. „O4" Poznań 49, TW. Polonja Poznań 22.5, p., PTW. Tryton Poznań 19, AZS. Wilno 12. Porażka słynnego „O4" nie tylko w ogólnej puktacji, ale także w ósemkach wzbudziła ogólne zdumienie.

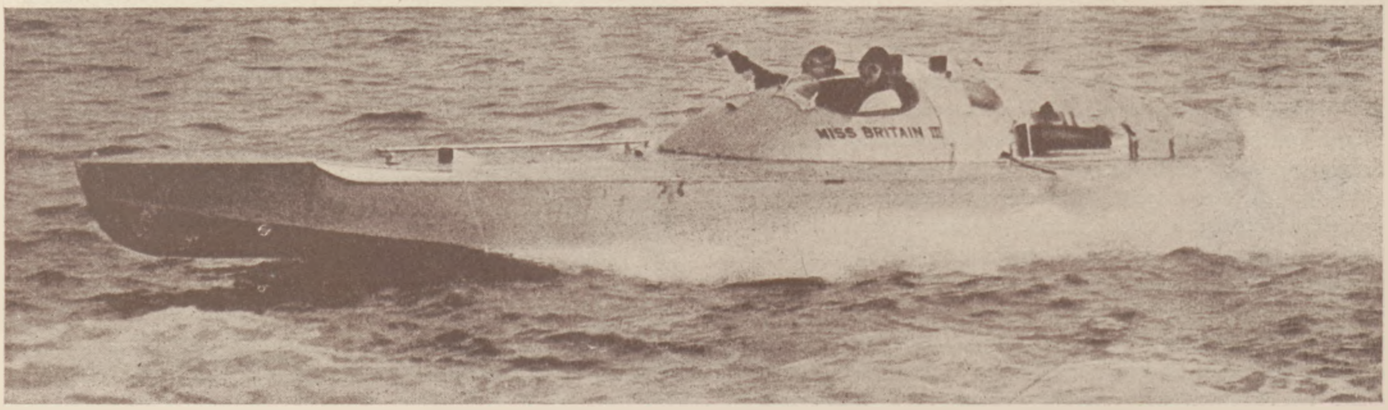
Punktacja za rok 1934.

1.	Kaliskie T. W.	418 p.
2.	Warszawskie T. W.	346.5
3.	Bydgoskie T. W.	301
4.	WKS Grodno	206.5
5.	KW Wisła Warszawa	249.5
6.	Kolejowy KW Bydgoszcz	216
7.	WKS Śmigły Wilno	199
8.	KW „O4" Poznań	149
9.	AZS Wilno	131.5
10.	RKS Prąd Warszawa	118
11.	TW Włocławek	111
12.	AZS Kraków	108
13.	AZS Poznań	107
14.	PTW Tryton Poznań	60
15.	KW Gryf Bydgoszcz	55
16.	KW Toruń	45.5
17.	TW Polonja Poznań	44.5
18.	KW „30" Kalisz	42.5
19.	Policyjny KS Kalisz	37
20.	T. W. Płock	32
21.	AZS Warszawa	30
22.	KW Gdańsk	29
23.	KW Syrena Warszawa	23
24.	WKS Prosna Kalisz	22
25.	RKS Tramwajarz Warsz.	20.5
26.	Kujawski KW Włocławek	20
27.	Kolejowy KT Tczew	17
„	KS ZUAW Warszawa	17
„	KW Barcin	17
30.	Oddział W. Sokoła Kraków	12
31.	KW Wisła Grudziądz	11
32.	Policyjny KS Wilno	9
33.	Chełmżyńskie TW	5
34.	Policyjny KS Kraków	4
35.	Pocztowe PW Bydgoszcz	3
„	Policyjny KS Bydgoszcz	3
„	KW Gopło Kruszwica	3
38.	TW Pakość	2
„	WKS Żoliborz	2
40.	KS ZUK Warszawa	1
	TW Łomża	1

Rzut oka na ostateczną tabelę punktacyjną wykazuje nam jasno, że do aktywniejszych towarzystw należy zaliczyć grupę pierwszych 13 klubów. Kluby te nie ograniczały startów do regat lokalnych, ale starały się o obesłanie regat zamiejscowych.

Jeśli chodzi o całość sezonu, to dzieli się ona, podobnie jak w r. ub.: na trzy części: 1) od 3 czerwca do 29 czerwca: regaty wiosenne, próbne, 2) 1 lipca do 22 lipca: okres główny z regatami związkowemi i później 12 sierpnia regatami o mistrzostwo Europy, 3) okres jesienny od 12 sierpnia do końca sezonu. Ten ostatni okres w myśl nowego regulaminu regatowego PZTW został przeznaczony dla osad początkujących. Osady, które zdobywały nagrody w sezonie głównym, a zwłaszcza te, które zdobyły mistrzostwo Polski, są od udziału w regatach jesiennych wykluczone. Jedynym wyjątkiem był tu Kraków, którego regaty „główne" zostały ustalone na jesień, ze względu na brak zimowego basenu i trudności, związanych z treningami w sezonie zimowym. Podobnie i regaty poznańskie, odwołane z dn. 8 lipca odbyły się w okresie jesiennym, a mianowicie 23 września.

W. Długoszewski



Szybkobieżna łódź motorowa „Miss Britain III" przygotowuje się do pobicia rekordu światowego

„Endeavour" i „Rainbow"

Od roku 1851, a więc zgórą od lat osiemdziesięciu walczą jachtsmeni angielscy z amerykańskimi o t. zw. puhar Ameryki. Mimo wysiłków konstruktorów i najlepszych żeglarzy angielskich puhar ten stale pozostaje po tamtej stronie Atlantyku. Również i tegoroczna rozgrywka skończyła się zwycięstwem amerykańskiem.

Konkurencja anglo-amerykańska interesuje przedewszystkiem jachtsmenów tych dwóch krajów, ale postępy jakie ona spowodowała w technice jchtowej stały się dobrem ogólnem całego świata żeglarskiego. Toteż sądzę, że nie od rzeczy będzie zapoznać się w ogólnych zarysach z konstrukcją tegorocznych konkurentów.

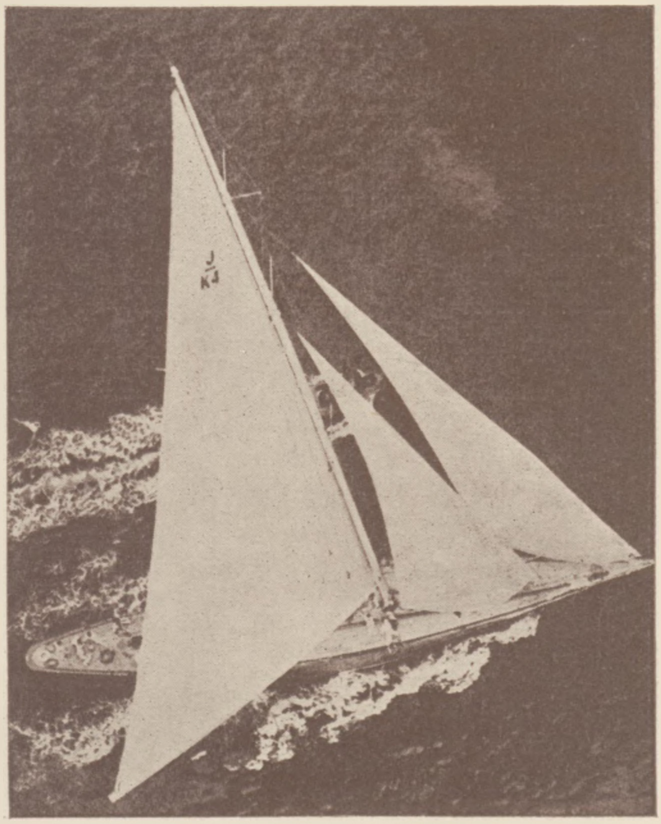
Następujące dane podajemy według czasopisma „Die Yacht".

W niżej pomieszczonem zestawieniu figurują: tegoroczny zwycięzca **„Rainbow"**, jego poprzednik **„Enterprise"** i angielski tegoroczny konkurent **„Endeavour"**.

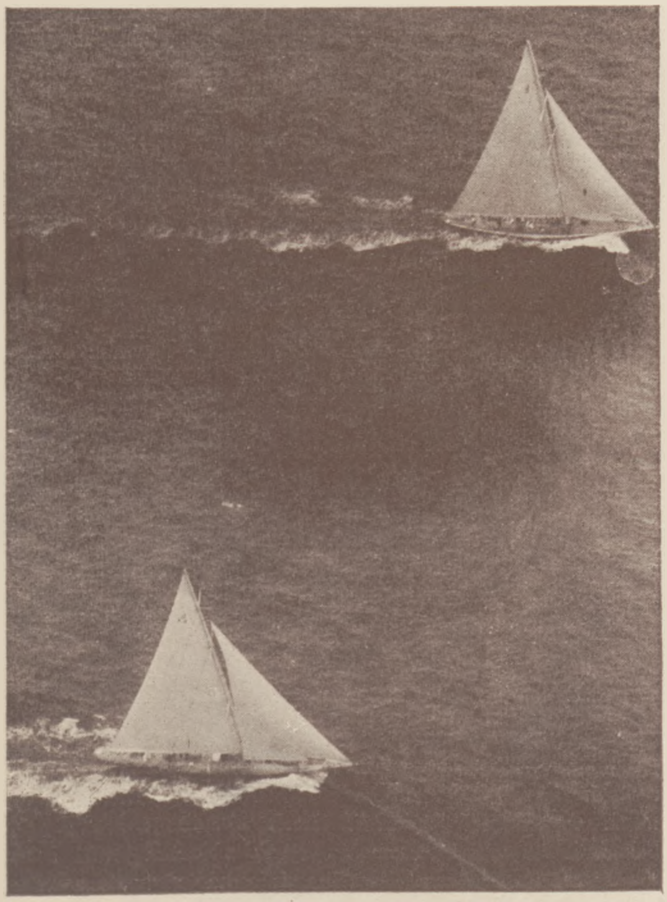
	„Rainbow"	„Enterprise"	„Endeavour"
Cała długość	38,60m	36,70m	39,55m
Długość L. W.	25,00m	24,80m	25,50h
Szerokość	6,38m	6,78m	6,72m
Zanurzenie	4.55m	4,42m	4,57m
Wyporność	138 ton	128,5 ton	143 ton
Pomierzona powierz. żagli	720m	725m	720m
Waga masztu	2550 kg	1800 kg	2500 kg

Wymiary powyższe mieszczą się w ramach klasy „J" „Universal Rule". Ciekawe jest, że przepisy konstrukcyjne dopuszczają zastosowanie miecza.

„Endeavour" został zbudowany według planów Ch. Nicholsona. Materjałem była wyłącznie stal, z wyjątkiem pokładu, setru, bomu i wewnętrznego urządzenia. Okucia są częściowo z nierdzewiejącej stali, częściowo zaś z aluminium. Maszt, długości 51 m, o przekroju kolistym, jest cały szwejsowany z bardzo wytrzymałej stali. Na szczególną uwagę zasługuje bom, płaski, zrobiony ze specjalnej kompozycji metalowej (Silver-Spruce). Przy pomocy specjalnych urządzeń może on być wygięty odpowiednio do wygięcia grota. Około tuzina wind rozmieszczonych na pokładzie służy do obsługi ruchomego olinowania.



Jacht „Rainbow" w akcji



Jachty „Endeavour" i „Rainbow" w biegu.

Sternik ma przed sobą tablicę z przeróżnemi instrumentami, które informują go o kierunku wiatru w różnych wysokościach i o jego sile. Wanty są zaopatrzone w dynamometry, wskazujące naprężenie.

Niemniej ciekawy jest amerykański rywal „Rainbow", którego plany rysował Starling Burgessl.

Kadłub jest w swojej części nadwodnej zbudowany ze stali, w podwodnej zaś z polerowanego bronzu. Maszt, o przekroju eliptycznym (średnica 75 i 45 cm), jest wykonany z aluminjum i nitowany (około 19.000 nitów). Na szczycie masztu jest umieszczony sliphak, który ma za zadanie odciążyć fał grota. Wanty, po każdej burcie dwie, mają postać prętów ze stali o wytrzymałości 150 kg/mm². Dolne wanty mają 25,4 mm średnicy. Napięcie reguluje się ściągaczami.

Problem naturalnego wygięcia dolnego leiku grota, który angielski konstruktor rozwiązał przez zastosowanie elastycznej, płaskiej belki metalowej, jest na „Rainbow" niemniej pomysłowo rozwiązany. Bom jest pryzmatyczny, podstawą zwrócony ku górze. Leik grota ślizga się na tej podstawie na stronę zawietrzną.

Prasa fachowa podnosi nadzwyczaj harmonijną formę kadłuba obydwóch jachtów.

Czesław Petelenz

Jeszcze o przewodniku

Zabieram dziś głos, na gościnnych łamach „Sportu Wodnego", jako autor. Za parę tygodni ukaże się II wydanie „Szlaków wodnych Polski".

Szeroki ogół wodniaków, współpracujących czynnie w powstawaniu przewodnika interesuje się żywo tem, co przyniesie nowa, ulepszona edycja.

Uchylam rąbka tajemnicy. Korzystam z okazji, aby wytłomaczyć się z braków, zdradzić intencje.

Uważam, że przewodnik nie może być tylko suchym rejestrem rzek, miejscowości, wykazem cyfr.

Musi uczyć, kierować, wskazywać. Obok informacyj natury turystycznej, musi dawać wiadomości krajoznawcze, zwracać uwagę na szlaki szczególnie piękne, na rozsiane po Polsce mało znane zabytki, osobliwości. Wędruje się przecież nie poto, aby „odrabiać" tyle a tyle kilometrów, lecz „aby poznać i pokochać swój kraj".

Przewodnik ma 2 części. Ogólną objaśniającą układ przewodnika, i podającą wskazówki potrzebne turyście, warunki podróżowania po Polsce, przepisy wodne, o odznace turystycznej i t. d.; — oraz część szczegółową będącą wykazem szlaków rzecznych i jeziornych.

W wyborze szlaków popełniłem niesprawiedliwość, pomijając wiele pięknych pełnowartościowych (szczególnie w systemie Niemna i Prypeci), które powinnyby znaleść się w przewodniku, aby obraz był pełny. Brak miejsca ze względu na ograniczoną objętość zmusił mię do tego, przyznaję się, bolesnego kroku. Znalazło się natomiast wiele szlaków, które ktoś może oceni jako mniej godne, zbyt parafjalne. Otóż w wyborze kierowałem się myślą, aby, obok szlaków „przekrojowych" wielkich magistrali, pozwalających poznać całe dzielnice kraju na dużych przestrzeniach, dać i drobne, wyróżniające się bądź pięknością, bądź typowością, bądź też dogodne do wędrówek typu „z wody na wodę".

Rozmiłowany w szlakach jeziornych, małych odludnych rzeczułkach, opisałem ich niemało, aby skierować pożeraczy „kilometrów" na wody o zgoła odmiennym charakterze, bodajże ciekawsze i wartościowsze od wodnych „szos". Często w wyborze decydowało posiadanie wartościowego materjału opisowego.

Dla wielu szlaków nie miałem go zupełnie, stąd i przemilczenie. Wbrew zapowiedziom nie dałem przewodnika po naszem morskiem wybrzeżu. Zrobiłem to celowo, po namyśle. Jazda kajakiem, po morzu jest specjalną, a trudną umiejętnością. Współdziałanie w wypychaniu na fale morza turystów dostatecznie niewyrobionych byłoby karygodną lekkomyślnością. Aż nazbyt przekonywującym dowodem słuszności powyższego twierdzenia jest smutna kronika wypadków kajakowców na morzu.

Nie znaczy to bym z przewodnika po wybrzeżu zrezygnował, wyjdzie on osobno, wyposażony w rozdział o technice, niebezpieczeństwach morza i t. d. i przeznaczony będzie dla wytrawnych wodniaków.

Z żalem również zrezygnować musiałem z opisu wód łączących się bezpośrednio z naszemi. Szczególnie teren Mazurów Pruskich i rzeki podtatrzańskie, jak Wag, Hernad, Hron, objęte terenem konwencji turystycznej polsko-czeskosłowackiej winny były się znaleźć w opisach „Szlaków". Na przeszkodzie stanął brak miejsca. Materjały posiadane dadzą się jednak zużytkować i opublikowane będą osobno.

Ilość opisanych szlaków wzrosła znacznie, bo ze 114 do 187, przyczem wiele z opisów dawniejszych uzupełniono i dopełniono.

Starałem się nadać „Szlakom Wodnym" wartość, powiedziałbym naukową. Nazwy wszelkie, dane dotyczące cyfry sprawdzałem o ile się dało u źródła, aby wyłuskać szczerą prawdę. Niestety najczęściej brak w pełni wiarogodnych informacyj. Dane urzędowe, naukowe, są niekompletne o różnym stopniu dokładności, mniej lub więcej przybliżone. Taki więc z konieczności jest i charakter przewodnika.

Życie płynie. Wszelkie informacje są spóźnione.

Szczególnie w latach kryzysu wiele ulega zmianie. Uchwycenie wszystkich zmian jest niemożliwością, szczególnie gdy się nie ma możności wglądu bezpośredniego, a bierze się dane z drugiej ręki, o rzetelności której nic często niewiadomo. Mimo to stopień wiarogodności przewodnika nowego wzrósł znacznie, w stosunku do dawnego, który pisany pośpiesznie „na kolanie" był przyznaję zbyt bezkrytyczny, a często jaskrawo niezgodny z prawdą. Dziś korzystałem i z lepszych źródeł i czerpałem z nich ostrożniej, często konfrontując wiadomości. Wzrosła również jakość sprawozdań. Cały szereg starych „wygów" opisuje doskonale, co miałem możność sprawdzić w terenie.

Rok 1934 przyniósł nam powódź. Skutki jej ujemnie wpłynęły na wartość przewodnika, gdyż stanu popowodziowego jako prowizorycznego nie można było podać, a stan dawny przestał istnieć. Zważywszy, że ustalenie nowego koryta nastąpi dopiero po paru miesiącach, że odbudowa zniszczonych regulacyj, oczyszczenie nurtu zmieni zasadniczo obraz dzisiejszy, postanowiłem dać „status quo ante". Wydaje się to nonsensem tak jednak nie jest. Pozostaną aktualne informacje co do kwater, komunikacji, większości urządzeń wodnych i nawodnych. Zmianom uległo koryto, potworzyły się nowe szypoty, bystrza, i t. p. przeszkody. Opisy popowodziowe są mało wartościowe, gdyż robione były przy wysokich stanach wody, gdy obraz koryta był zamazany, a wiele przeszkód niewidocznych. Dopiero niskie stany ukażą rzeczywisty obraz. Tymczasem opisy rzek „powodziowych" należy czytać z rezerwą i spodziewać się niespodzianek zarówno miłych, jak i przykrych.

Przejdźmy do szczegółów.

W opisach szlaku zwróciłem większą uwagę, niż poprzednio na ustęp-komentarz, poprzedzający wykaz miejscowości. Przejrzałem dokładnie skalę trudności, dodałem punktację rzeki do odznaki górskiej.

Niemal wszędzie podawałem dane ogólne o rzece, jak jej źródła, spadki, długość ogólną, i spławną. Napotykałem tu na duże trudności. Różne źródła naukowe podają liczby tak rozbieżne, że trudno często ustalić właściwą długość rzeki nawet, tak wielkiej jak Niemen, Dniestr lub Prypeć. Obok tych danych mało turyście potrzebnych, podałem charakterystykę krajobrazu. Wszędzie podałem dojazdy do rzeki kolejowe i autobusowe, etapy dzienne zrewidowałem zmniejszając naogół porcje dzienne. Oparłem je oczywiście na nowym, poprawionym kilometrażu.

Przy wykazach potrzebnych map podałem ich pasy i słupy, co ułatwia odszukanie odpowiednich odcinków. Informacje kwaterunkowe uzupełniłem przez podanie niemal pełnego wykazu schronisk, przystani, urządzonych stanic i punktów noclegowych, oraz klubów wodnych. Uwzględniłem w informacjach obok hoteli również i restauracje. Komunikacje uzupełniłem do stanu z końca 1934 roku. Specjalną uwagę zwróciłem na informacje krajoznawcze. Podałem pełną znaną mi literaturę przewodnikową starych okolic, — nie pomijając obszernych i drogich mono-

grafij. Zbyt może mało jest informacyj krajoznawczych o dorobku, który jest chlubą naszej epoki, lecz to jest już wadą krajoznawstwa wogóle, że oczy ma zwrócone raczej ku przeszłym dziejom.

Na deser zostawiłem sobie sprawę, o którą najwięcej kruszono kopji, a mianowicie kilometraż rzek. Tu atakowano mnie najgoręcej, posądzano o „czarne machinacje" nieomal o spółkę z djabłem. W każdym niemal sprawozdaniu czytało się, kilometraż stanowczo za krótki, według mnie ma 2 razy tyle. Tu powołanie się na sprawność własną, świadectwo żony i t. d. Przyznaję, kilometraże nieodpowiadają prawdzie, lecz stworzenie kilometraży, dokładnych co do kilometra jest w obecnych stosunkach niemożliwością. Spójrzmy na zagadnienie objektywnie, naukowo. Źródłem kilometrażu jest albo zdjęcie podłużnego przekroju rzeki w terenie, albo też pomiar na mapie. Pierwszy jest dużo dokładniejszy, lecz zgodny z rzeczywistością tylko w chwili pomiaru.

Dla przykładu podam, że Wisła od roku 1923 skróciła sobie drogę o parę kilometrów, a Pilica przez znalezienie nowego ujścia przedłużyła o 5 km. w stosunku do stanu z roku 1926. A co powiedzieć o rzekach płynących w miękkiem podłożu, wędrujących co roku. A rzek bagnistych o nieuformowanych korytach nie brak. Pomiar na mapie 1 : 100000 jest przybliżony. Po pierwsze dlatego, że obraz rzeki na mapie nie oddaje wszystkich zawijasów, jakie istnieją w terenie. Ze względów natury techniczno-graficznej rzeka musi być wyprostowana. Zdjęcia terenowe, w/g których robione były mapy pochodzą z lat 80-tych zeszłego stulecia, zajść więc mogły wielkie zmiany, następnie stopień dokładności map jest bardzo różny. Niektóre odcinki mapy 1 : 100000 jak np. Sierpc oparte są na mapie 1 . 100000 Rehmanna, gdzie wody zaznaczone są raczej schematycznie. Błąd w ocenie długości dochodzić może, na krętych odcinkach nawet do 100%. Przebycie rzeki może zorjentować w tem względzie, ale częściowo.

Wycieczkowicze przeceniają swą szybkość. Na stojących wodach zarośniętych nie można oceniać swej prędkości na 4 km/godz., bo wynosi ona $1^1/_2$—2 km. Lecz wróćmy do mapy. Powodem sporów jest prócz tego sam pomiar z mapy. Różnica do 10% nie jest tu rzadkością.

Zastosowałem, więc dla ustalenia kilometraży metodę następującą. Trasy mierzone w terenie podałem w/g pomiaru. Pozostałe szlaki pomierzone zostały na mapie 1 : 25000 i 1 : 100000, przyczem starałem się uzgodnić dane z pomiarami urzędowemi, i naukowemi. Ustaliłem z nich kilometraż punktów głównych rzeki: ujść, większych miast; — punkty zaś pośrednie określałem z mapy rozliczając odległość „urzędową". Wiele rzeczek skilometrowałem samodzielnie.

Kilometraż obecny, jest dużo bliższy prawdy od dawnego. Dostęp do nowych źródeł jak „Roczniki hydrograficzne" Instytutu Hydrograficznego, wykorzystanie wyników prac pomiarowych umożliwiły postęp na tem polu. Korzystam z okazji, aby złożyć na tem miejscu serdeczne podziękowania panu inż. Tadeuszowi Zubrzyckiemu, który umożliwiając mi dostęp do Bibljoteki Instytu Hydrograficznego, pozwolił na skorygowanie poprzednich danych.

Gdy zeszliśmy na cyfry to warto zaznaczyć, że podałem również dane co do powierzchni jezior. Niestety są one niekompletne. Korzystałem tu z prac naukowych Schützego, Lencewicza, Sawickiego, Garlikowskiej i innych. Przewodnik zaopatrzony będzie w mapkę przeglądowo w podziałce 1 : 200000.

Praca moja utknęłaby jednak na martwym punkcie, gdyby nie koleżeńska, bezinteresowna pomoc ogółu wodniaków, którzy nadsyłając swe obserwacje, wywiady, pozwolili zaktualizować materjał informacyjny. W szczególności wdzięczny jestem p. dr. Boberowi, prof. Brzozowskiemu, Grzelakowi, prof. I. Hławiczce, Br. Krzeczkowskiemu, inż. Loeglerowi, mec. Muszalskiemu, red. Podhorskiej-Okołów, prof. Wisłockiemu, dr. Wiszniewskiemu i wielu, wielu innym, którzy nie szczędzili pracy, aby sprawdzić „Szlaki" wzorowo.

Składam im na tem miejscu serdeczne; „Bóg Zapłać".

Pełną listę swoich współpracowników i informatorów opublikuję w II wydaniu książki „Szlaki Wodne Polski".

Antoni Heinrich

Na wodach zatoki Paranagua

„Sport Wodny" dociera już na drugą półkulę, nie wystarczają mu rzesze „wodniaków"-prenumeratorów w „Starym Kraju"...

Otrzymaliśmy właśnie szereg korespondencyj od naszego rodaka p. Władysława Neumana, zapalonego jachtsmena (w dawnych lepszych czasach), a obecnie... skazanego na pobyt w pozbawionej rozkoszy wodnych Kurytybie (stolica stanu Parana w Brazylji), która, acz o niespełna 80 km. od morza odległa, ma z niem jeszcze o wiele gorsze połączenia kolejowe, niż Warszawa... z Gdynią. My przestrzeń tych 3.0 z górą kilometrów przebywamy — klnąc porządki P. K. P. — w 12 blizko godzin, a zacne Brazyljany tłuką się okrągłe $^1/_4$ doby w fatalnych pudłach swych wagonów dla przejechania odcinka niespełna 100-kilometrowego. Oczywiście, profil koleji Kurytybskiej jest bez porównania trudniejszy: pokonywa ona w tym górskim kraju różnicę poziomów blisko 1000 metrów między morzem, a stolicą Parany i wije się w ostrych łukach wąskiemi dolinami wśród skalnych masywów, co przy szerokości toru = 100 cm. (prawie... kolejka Grójecka) jest nielada udręką dla pasażerów.

Komunikacja autobusowa również nie istnieje, a przecież miasto 100.000-czne, tak blisko przepięknej zatoki morskiej, nie ustępującej w niczem głośnym fiordom Norwegji położone, mogłoby się na nią zdobyć. W każdym innym kraju, na każdy Week-End niedzielny parłyby ku morzu tysiące, spragnionych kąpieli obojga płci mieszkańców, a cudne wody zatoki bieliłyby się od żagli jachtsmeńskich, kołysałyby setki kajaków i dziesiątki motorówek

Narazie... to muzyka przyszłości w Kurytybie. To też chcąc dostać się z jakim takim komfortem do wybrzeża Atlantyku, trzeba mieć własnego Forda lub „amigos" (przyjaciół) na tyle domyślnych, aby zaprosili wzdychającego jak kania do wody rodaka na miękkie poduszki swego... Esexu.

Taki właśnie wypadek „zaistniał", mówiąc brzydkim żargonem urzędowym, parę miesięcy temu i oto Czytelnicy „Sportu Wodnego" mogą przenieść się wraz z nami myślą na dalekie wody brazylijskie.

Narazie... mkniemy autem ku przełęczy w łańcuchu Serra do Mar, pnąc się na wysokość 1200 m. nad poziom Atlantyku. Chłodny i bezmglisty poranek obiecuje bajeczną panoramę ze szczytu przełęczy. Spowity jakby lekkim welonem fioletowym potężny masyw górski cudnie odcina się od szmaragdowych kobierców falistych stepów parańskich... Tu i ówdzie strzela smukła sylweta pinjora (araucarii) lub kołysze się z wdziękiem pióropusz palmy... Szosa wije się w tysiącznych serpentynach nad pionową ścianą głębokiego jaru wśród bogactwa flory tropikalnej, hen w głębi huczy spieniony potok górski., (rys.).

Wreszcie punkt szczytowy tej przepięknej drogi... u stóp widoczny jak na dłoni szmat zatoki morskiej, a słony rzeźki powiew z Atlantyku mile łaskocze płuca: parowce zakotwiczone odcinają się ciemnemi sylwetami od lazurowej tafli wody, wysepki stromemi skałami piętrzą się nad szafirem morza, dalej półkolem — ciemny masyw górski, hen wprost port Paranagua i daleka smuga wyspy Miodowej (Ilha do Mel) — celu naszej wyprawy...

Auto mknie „z pieca na łeb", skręcając raptownie to wprawo, to wlewo — zgodnie z pętlicą szosy — nad nieogrodzonemi nigdzie murem, ani nawet barjerą zawrotnemi przepaściami. Zamiast rzeźkiego powietrza gór — przesycona wilgocią, parna atmosfera cieplarni.

Bujna roślinność tropikalna, opleciona siecią ljan zajmuje miejsce smukłych pinjorów. Na poziomie półkilometra nad zwierciadłem zatoki nieskończone plantacje bananów, skupowanych tu za bezcen od biednych kaboklów i sprzedawanych z lichwiarskim zarobkiem po... groszu za sztukę w Kurytybie.

Droga wbiega wreszcie na równinę... migają w zawrotnem tempie pola trzciny cukrowej... a charakterystyczny zapach bujnej roślinności podzwrotnikowej przypomina, że to już nizina nadmorska.

Wreszcie odsłania się nam upragniony widok — lazurowa toń morska. Wpadamy do Antoniny, portu nad wrzynającą się głęboko w ląd odnogę zatoki Paranagua, mijamy szereg bud, szumnie magazynami nazywanych, i stopujemy na dziedzińcu wielkiej firmy „Matte Ledo" wśród stosu baryłek herbaty parańskiej. U drewnianego pomostu stoją na cumach dwa parowce, jeden okazały argentyński — zapewne przybyły po ładunek herbaty, importowanej masowo do Chile i Argentyny.



Do portu prowadzi kręta droga wśród lasów

Zbliża się uroczysty moment odjazdu motorówką dr. R., inicjatora wyprawy — czyli morska część programu. Po uciążliwej ekwilibrystyce, połączonej z ofiarnem nadwyrężeniem" garderoby (radujcie się, o krawcy!) lądujemy z wysokiego pomostu na pokładzie motorówki.

Prolog zwykły, acz mało rozkoszny: wyczerpywanie wody z zęzy... napełnianie zbiornika gazoliną (nie używają tu benzyny)... korbowanie vel zapuszczanie zastałego motoru, czyli forsowna kuracja odtłuszczająca przy temperaturze 30° w cieniu.

Wreszcie po oczyszczeniu świec i przedmuchaniu rurki karburatora — dobrze znanych motorowcom zabiegach — zawarczał nasz silnik. Wiwat!

Przy kole sterowem zasiada dr. R., „locman" tutejszych wód terytorjalnych. Bierzemy kurs na odległy młyn miljonera Mattarazzo (najbogatszy przemysłowiec w Brazylji — Włoch). Za stromym cyplem malowniczego przylądka ukazuje się zachwyconym naszym oczom panorama zatoki... wyspa Teixena... majaczący hen w sinej dali port w Paranagua... Na trawersie boji (sygnał optyczny i dźwiękowy: dzwoni lub ryczy), zakotwiczonej nawprost przylądka, mijamy parowiec ruchliwego towarzystwa żeglugi „Costeira", utrzymującego stałą regularną komunikację pasażersko-towarową pomiędzy portami Brazylji i osiągającego pokaźne zyski, podczas, gdy przedsiębiorstwo rządowe — Llloyd Brasiliero — pochłania miljonowe subwencje i wykazuje chroniczne deficyty.

Za przylądkiem „Ponta do Piko" fala rośnie... bryzgi lecą coraz częściej do kokpitu łodzi, która, mknąc ze znaczną szybkością, nie zawsze wspina się wporę na grzbiet wału wodnego. Bryzgi... słodkie, mijamy bowiem ujście sporej rzeki Njundjaguarra. Motor zaczyna przerywać, więc dr. R. oddaje mi rumpel i zaczyna majstrować w kapryśnym mechaniźmie. Idziemy wprost na wyspę Teixerę. Za rufą nikną sylwetki młynów na tle błękitnej ściany gór. Przypomina to nieco znane pewnie niektórym Czytelnikom brzegi Dalmacji, kraju 1000 wysp.

Nagle dziki „wrzask" i raptowny przechył motorówki... Dr. R. chwyta mą rękę, spoczywającą na rumplu, i pcha go z całej siły na prawą burtę. Tumult ogólny... Krzyki: „Prędzej, bo utonie! Wlewo, wlewo!" Objąwszy rzybkim rzutem oka całą załogę, skonstatowałem, że alarm, zwany na morzu: „człowiek za burtą", odnosi się tym razem... do kapelusza jednego z wycieczkowiczów, nieświadomego snać figlów, jakie wiatr płata „nieberetowym" głowom na morzu.

Po wyłowieniu kapelusza (w stanie opłakanym!) położyłem łódź na dawny kurs ku widocznemu z dali budynkowi komory celnej w Paranagua, gdzie wobec przeciwnego wiatru i prądu przypływu morskiego musieliśmy przeczekać, dopóki nie zacznie się odpływ. Lądować ma sam dr. R., oddaję mu więc rumpel i kładę rękę na dźwigni motoru.

Padają komendy... przepisowe, jak z ust kapitana wielkiej żeglugi: „Motorniczy, uwaga! — „Jest... uwaga" — odpowiadam, poczem rozlega się gromkie „Stop", a niebawem: „Całą... wstecz!" i wśród zgrzytu trybów motorówka traci stopniowo pęd, podchodząc łagodnie do ryfy wielkiej berlinki morskiej (lichtugi).

Lądowanie nie zapowiada się różowo! Wysoka burta lichtugi sterczy o dobre 2 metry nad naszym pokładem, a brodzić w namule, nikt z nas nie ma ochoty... Szczęściem makler i uniwersalny pośrednik we wszystkich tranzakcjach, słowem „człowiek interesu" z pochodzenia... podobno Hiszpan (kruczowłosy!) wybawia nas z kłopotu, podpływając na swej „canoe".

Za chwilę przeraźliwe piski nadobnych pań znamionują, że trudny manewr przesiadania na „canoe" rozpoczął się. Nie śmiejcie się rodacy, stosujący stateczne kajaki, czy inne „cztery krótkie turystyczne": canoe, drążone z jednego pnia są djablo wywrotne!

Ruszam teraz do kapitanatu portu, aby upewnić się, z której strony „Wyspy Miodowej" (Ilha do Mel) — celu naszej podróży — należy lądować, gdyż kierunek wiatru zdradzał, że od otwartego morza będzie silny przybój.

Po drodze uwieczniam na kliszy parowiec „Joazeiro" z charakterystycznemi tutaj krowami... brodzącemi w słonej wodzie (czego nigdzie nie spotkałem w Europie) i stojącemi melancholijnie w przybrzeżnym namule. „Joazeiro" wyruszył wkrótce potem — pierwszy pod flagą Brazylji — do naszej Gdyni...

W. Neuman



Port Antonina położony nad zatoką Paranagua

Kalkulacja wycieczki wodnej

Po uplanowaniu trasy zamierzonej wycieczki musimy starać się obliczyć w przybliżeniu koszt naszego zamierzenia.

Wycieczki wodne są bezwzględnie najtańszym sposobem podróżowania i spędzenia urlopu. Dzięki temu, że mamy własny namiot i nie musimy ponosić opłat za hotele czy noclegi, że mamy własną kuchnię i z własnych produktów sami sobie gotujemy, koszty utrzymania są stosunkowo minimalne. W dodatku życie zdala od ludzi i cywilizacyjnych urządzeń nie daje nam okazij ani pokusy do wydawania pieniędzy. To też jest to obecnie jedna z najtańszych przyjemności.

Naturalnie i tutaj skala naszych możności wydatkowania pieniędzy i stopa na jakiej odbywamy taką wyprawę może być bardzo różnorodna. Możemy zorganizować się komfortowo nie szczędząc pieniędzy na drogie konserwy, przysmaki i zbytkowne dodatki czy też obficie korzystać z okazji do wydawania pieniędzy po drodze w mijanych miastach. Pod tym względem możliwości i na wodnej włóczędze są bardzo szerokie. Jeżeli jednak chcemy podróżować ekonomicznie czy też unikać wydatków zbytecznych to musimy i pod tym względem umieć odpowiednio się urządzać. Źle poprowadzona trasa wyprawy czy też nieumiejętne postępowanie w pewnych okolicznościach może nas narazić na zupełnie niepotrzebne koszty.

Główną pozycją w naszych wydatkach są koszta podróży koleją i dojazdy do wody oraz koszty powrotu z wyprawy. Posiadanie prawa do zniżki kolejowej, turystycznej czy innej może nam tę pozycję znacznie zmniejszyć. Taksamo wybór pociągu osobowego czy pośpiesznego drugiej czy trzeciej klasy wpływa na koszty ogólne. Jadąc za zniżką turystyczną trzecią klasą osobowego pociągu możemy urządzić się bardzo tanio. Pewną też różnicę będzie w kosztach stanowić przewożenie rzeczy i kajaka w wagonie bagażowym. Taniej się kalkuluje zabieranie składaka ze sobą do wagonu. Jeżeli oddajemy kajak na bagaż to pamiętajmy, że przysługuje nam ulga kolejowa przyznana dla kajaków. Mianowicie opłata za kajak składany, uwiązany w jedną całość oblicza się jak za 20 kg. Musimy więc odpowiednio spakować się, żeby tej ulgi nie tracić. Przewóz bagażem bez ulgi na dłuższe przestrzenie, a zwłaszcza w pociągach pośpiesznych wynosi dość drogo.

Koszty przejazdów są głównym wydatkiem na takich wyprawach. Dlatego też wycieczki dłuższe kalkulują się w stosunku dziennym przeciętnie taniej gdyż koszt ten rozkłada się na większą ilość dni. Przeciwnie wycieczki krótkie dzięki wliczeniu kosztów przejazdów kalkulują się stosunkowo drożej. Jeżeli chcemy uniknąć dużych kosztów, jeżeli zależy nam na oszczędności nie powinniśmy robić odległych wypraw z dalekim dojazdem koleją czy statkiem na krótkie wycieczki. Na takie 1—3 dniowe wycieczki należy wybierać szlaki bliskie nie połączone z dużemi wydatkami na dojazdy.

Pamiętać też musimy, że najtańsze są wycieczki podczas których nie mamy ani przenoszenia ani przejeżdżania z rzeczami ze szlaku na szlak. Jeżeli płyniemy sobie gładko po równej drodze to kosztuje to nas najtaniej. Gdzie tylko musimy z pomocą ludzką przenieść czy przewieść kajak i rzeczy tam zaczynają się sypać pieniądze. To też bardzo cenne są na wycieczkach składane wózki do przewożenia samemu łodzi i rzeczy na niedużych dystansach. Jesteśmy wtedy niezależni od pomocy ludzi, których może właśnie w pobliżu nie być i nie musimy opłacać się za ewentualną pomoc. Najdrożej będzie nas kosztowała wycieczka, na której musielibyśmy przejeżdżać ze szlaku na szlak przez większe odległości koleją. Wtedy wszystkie wydatki na tragarzy, taksówki czy konie mnożą się mimowoli i powiększają koszt samego biletu kolejowego. Przeważnie wtedy takie odpowiadające nam dorywczo stacje kolejowe nie wydają zniżek turystycznych, zwłaszcza na krótsze przestrzenie co znacznie zwiększa koszty. Do tego dołączają się nadprogramowe wydatki na życie i „szaleństwa" związane z przerwą w normalnym trybie życia obozowego.

Najtańsze są te wycieczki, w których jedną ze stacyj krańcowych jest stałe nasze miejsce zamieszkania, a sama droga bez szluz, objazdów i obnoszeń. Mamy wtedy koszty jednego tylko przejazdu i związanych z tem taksówek, tragarzy i napiwków czy to jadąc do miejsca rozpoczęcia wędrówki, jeżeli kończymy ją w domu, czy w drodze powrotnej jeżeli zaczynamy od swej bazy. Koszty te są jeszcze mniejsze jeżeli i wtedy możemy do odpowiednich stacyj wykorzystać zniżki kolejowe.

Specjalnie odbija się na naszej kasie pobyt w miastach i zwiedzanie. Jest to pozycja, która zwykle bardzo obciąża nasz budżet. Nawet przy najtańszem urządzaniu się zawsze obiad w najskromniejszej restauracji, a śniadanie i kolacja w najskromniejszych mleczarniach czy kawiarniach będzie nas kosztować znacznie drożej, niż własna kuchnia z własnych zapasów, przed własnym namiotem. Dołączają się wtedy zwykle opłaty za pilnowanie łodzi podczas naszej nieobecności, różne napiwki, kawiarnie, gazety, niezliczone ilości marek pocztowych i pocztówek, które zawsze musimy przy okazji wysyłać, niekiedy fryzjer, kino, czy różne bilety wstępu.

Szczególnie odbija się na kieszeni każdy nocleg w hotelu z koniecznemi napiwkami no i kolacją i śniadaniem w mieście.

Nieco taniej kalkuluje się pobyt w schronisku ale i wtedy zwykle dochodzą inne wydatki związane ze zbliżeniem do cywilizacji. Naogół pamiętajmy, że najtaniej kosztuje nas wycieczka jeżeli żyjemy tylko w namiocie z własnej kuchni. Każde zbliżenie do cywilizacji zwiększa nasze koszty. To też starajmy się jeżeli mamy zwiedzać jakieś miasto czy miejscowość urządzać się tak, żeby nocować stale w namiocie a zwiedzać w ciągu dnia konsumując w mieście tylko obiad.

Na główne koszty wycieczki składają się następujące pozycje:

1. Dojazd. A więc cena biletu kolejowego, którą obliczamy z urzędowego rozkładu jazdy, wyliczając ilość kilometrów do stacji dojazdowej i porównywując z cennikiem taryfowym umieszczonym na początku książki rozkładu. Następnie koszt dowiezienia rzeczy do stacji (taksówka, dorożka) i przeniesienia rzeczy do wagonu (tragarze).

Następnie na miejscu, na stacji dojazdowej również tragarze, jeżeli sami nie damy rady i koszt dojazdu do wody, autem czy końmi. Obecnie na wsi ceny na furmanki znacznie spadły, każdy chłop chętnie sobie zarobi końmi, toteż koszt dojazdu do wody trzeba liczyć zależnie od odległości na 2—3 do 10 zł.

2. Taką samą kalkulację musimy zrobić dla drogi powrotnej, od krańcowego miejsca jazdy wodą do swej stałej bazy. A więc tak samo obliczamy cenę biletu kolejowego ew. ze zniżką, koszt dojazdu od wody do stacji, tragarzy, taksówki na miejscu.

3. Koszty szluzowania, przejeżdżania z wody na wodę, opłacanie pomocy przy przenoszeniach, jeżeli sami sobie

nie wystarczymy. Ta rubryka zależna jest od trasy, jaką obieramy.

4. Wydatki na zapasy, jak prowiant, nafta, spirytus, świece, papierosy i t. p. Ta pozycja jest bardzo względna, zależna od stopy naszego ekwipowania się i od długości czasu na jaki się ekwipujemy. I tutaj też wycieczki krótsze kalkulują się w stosunku kosztu dziennego drożej niż wycieczki dłuższe. O ile zaopatrujemy się obficie w drogie konserwy, wędliny i różne frykasy, to koszt zapasów na dziesięciodniową wycieczkę może wynieść dobre kilkadziesiąt złotych. Przy skromnej stopie możemy zaopatrzyć dwie osoby na dziesięć dni kosztem 20—30 zł.

5. Wydatki ponoszone po drodze na zakup chleba, masła, jaj czy mleka i na uzupełnianie braków w zapasach. Na tę rubrykę trzeba liczyć przeciętnie jeden złoty dziennie na osobę. Jeżeli przez parę dni nie będziemy potrzebowali nic kupować, czy nie będziemy mieli okazji do pokusy, to w następnych dniach będziemy musieli i tak uzupełnić niektóre zapasy i w ten sposób zawsze swoje wydamy.

6. Różne dodatki, jak klisze czy błony, brakujące odcinki map, baterje do latarki, klej gumowy i łatki, środki opatrunkowe i t. p.

Powiększanie inwentarza, dokupienie nowych przedmiotów uzupełniających posiadany sprzęt turystyczny, tak samo i różne udoskonalenia ekwipunku nie mogą być obliczane jako koszty jednej wyprawy.

Pamiętajmy też, że zawsze może nam się po drodze przytrafić przymusowy postój czy przygoda, wypadek czy choroba a te okoliczności niestety też wymagają pieniędzy. Takie nieprzewidziane sytuacje mogą nas postawić w kłopotliwem położeniu. To też jadąc w drogę musimy zawsze zabierać więcej zapasów pieniędzy niż obliczamy w kosztorysie. Dla większych zapasów pieniężnych najwygodniejszą i najbezpieczniejszą formą są popularne książeczki oszczędnościowe P. K. O., z których w każdym urzędzie pocztowym możemy podnieść do 100 zł. dziennie.

Po przeanalizowaniu w ten sposób wszystkich kategoryj naszych możliwych na wycieczce wydatków wiemy już z jakim preliminarzem musimy się liczyć. Z uwag powyższych możemy się zorjentować co i w jakim stopniu wpływa na wzrost kosztów, a teraz już sama skala naszego preliminowania, stopa naszego życia i wydatkowania na wycieczce zależy tylko od nas i od naszych kieszeni.

Umyślnie nie umieszczam tu żadnego typowego wzoru, ani pokazowego kosztorysu takich wypraw. Kierując się powyższemi danemi, każdy wycieczkowicz sporządzi go sobie sam bardzo łatwo i odpowiednio do swych chęci i możliwości.

Pamiętajmy jednak, że na włóczędze wodnej można się urządzić w każdej skali, zarówno drogo jak i tanio ale w żadnych innych warunkach podróży nie możemy w razie potrzeby urządzić się tak dalece tanio jak na wycieczce wodnej.

Dr. K. Klein

Kajakowcy myślą już o olimpiadzie

Dnia 3 grudnia r. b. odbyła się w Krakowie konferencja przedolimpijska zwołana przez Małopolski Okręg Polskiego Związku Kajakowego, w której wziął udział prezes Międzynarodowej Federacji Kajakowej (I. R. K. dr. Max Eckert z Monachjum, oraz wiceprezes P. Z. K. mjr. Sekunda i liczni przedstawiciele klubów kajakowych i prasy.

Konferencję zagaił inż. Rząca, witając dr. Eckerta oraz zgromadzonych przedstawicieli klubów kajakowych. Następnie zabrał głos dr. Eckert, który w dłuższem exposé przedstawił prace Międzynarodowego Związku Kajakowego na polu olimpijskiem.

Jak wiadomo sport kajakowy został uznany przez ostatni kongres olimpijski za sport, wchodzący w program igrzysk. Stało się to impulsem do wzmożonej pracy we wszystkich związkach kajakowych należących do I. R. K.— Dr. Eckert podkreślił, iż w pracy tej Polska bierze żywy udział i zaapelował do polskich kajakowców, aby pomogli kajakowcom rumuńskim do podjęcia pracy w tej dziedzinie. Zbliżenie narodów następuje znacznie szybciej, gdy dochodzi do wzajemnej wymiany turystów, a dalekie wędrówki kajakowców rzekami i kanałami są znakomitą do tego okazją.

Plany olimpijskie kajakowców są, rzec można, imponujące, a zrealizowanie ich będzie musiało kosztować olbrzymie sumy. W programie regat znajdzie się 10 konkurencyj kajakowych, a mianowicie: biegi na 10 km.: składaków jedynek i dwójek, kajaków jedynek i dwójek, oraz kanadyjek, zaś na 1 km.: biegi kajaków jedynek, dwójek i czwórek i kanadyjek jedynek i dwójek. Ponadto projektowany jest również wyścig kajaków żaglowych 7 m. kw., lecz przeciwko temu projektowi opowiedział się Związek żeglarski, który w swoim programie ma wyścig małych żaglowców o podobnych wymiarach żagla.

Regaty olimpijskie zostaną poprzedzone spływem gwiaździstym do Berlina, który jest tem łatwiejszy, iż Niemcy posiadają bogate połączenia kanałowe, umożliwiające dojazd zarówno z dorzecza Renu, jak Odry i Łaby. W Berlinie zostanie założony olbrzymi obóz namiotowy, w którym znajdą pomieszczenie turyści. W dniu regat odbędzie się defilada uczestników spływu przed trybunami w Grünau, która zapowiada się jako wspaniała manifestacja kajakowców.

Tor regatowy w Grünau zostanie dodatkowo przygotowany do zawodów kajakowych. Jak wiadomo, na torze tym od lat 50-ciu odbywają się regaty wioślarskie, obecnie zaś zostanie przekopane połączenie z dalszą częścią jezio-



„Joazeiro" stojący w porcie Paranagua, obok krowy brodzące w słonym namu
Statek ten pod banderą brazylijską przybył po raz pierwszy do Gdyni

ra w ten sposób, iż start do biegu 10 km. nastąpi w tem samem miejscu, co i meta. Będzie to możliwe dzięki temu, iż na piątym kilometrze znajdować się będzie wyspa, po okrążeniu której zawodnicy powrócą przed trybuny. Uczestnicy regat olimpijskich zostaną zakwaterowani w Grünau w miejscowych hotelach. Będą oni gośćmi Niemieckiego Zw. Kajakowego, który pokryje całkowite koszty utrzymania w ciągu 4 dni. Zarówno zawodnicy, jak i uczestnicy spływu gwiaździstego, będą korzystali z bardzo wydatnych zniżek kolejowych.

Dr. Eckert zaapelował do polskich kajakowców, aby przeprowadzili energiczne przygotowania do regat i wzięli w nich udział możliwie jak najliczniej. Aby umożliwić porównanie swych sił oraz nabycie rutyny regatowej, dr. Eckert zalecił naszym zawodnikom jak najczęstsze starty w regatach, przyczem zaprosił ich w imieniu D. K. V. na regaty międzynarodowe do Wrocławia i Gdańska.

Powyższy krótki obraz pracy I. R. K. w przededniu igrzysk olimpijskich wydaje znakomite świadectwo energji dr. Eckerta, którego wyłączną zasługą jest obecny rozwój sportu kajakowego. Należy się spodziewać, iż apel dr. Eckerta nie zostanie bez echa w tak licznych rzeszach polskich zawodników, przyczem należałoby wyrazić nadzieję, iż odpowiednie czynniki poprą zamierzenia sportowców.

Odnosi się to szczególnie do okręgu małopolsko-śląskiego, na którym spoczywa ciężar pracy regatowej, jaki jest znacznie szczuplejszym w innych okręgach. Przedewszystkiem chodzi tutaj o Kraków i Śląsk. — Sfery kajakowców śląskich oczekują rzeczowego poparcia ze strony miejscowych władz. Znani ze swej ambicji sportowcy śląscy zapewne i na polu kajakarstwa przy uzyskaniu odpowiedniego poparcia niewątpliwie dojdą do wysokiej klasy, podobnie jak i krakowscy, którzy w obecnej chwili znajdują się na czele polskiego sportu kajakowego.

W Długoszewski

Piętnasty rok istnienia Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego

15 rok istnienia, rozpoczęło Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie rocznem walnem zebraniem w sali hotelu Lengninga w dniu 28 listopada. Zebranie zagaił oraz powitał gości, przedstawicieli miejscowej prasy i członków prezes p. dyr. Witold Czajkowski. Na wniosek zarządu B. T. W. jednogłośnie wybrano prezydjum walnego zebrania w składzie: przewodniczący — p. dyr. Woda, sekretarz — p. Dudkowski i ławnicy p. p.: dr. Klikowiczowa (B. K. W.), Sperkowski (Gryf), Thienel (K. K. W.). W międzyczasie na zebranie przybyli p. p. dr. Siemiątkowski, prezes Bydgoskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich i dyr. Matuszewski.

Dop. Redakcji: O harmonijności i wysokim poziomie zebrań ogólnych w Bydgoszczy świadczy fakt, że do prezydjum obrad powoływani są członkowie innych zaprzyjaźnionych klubów i nikogo to nie razi. Czy fakty te nie są godnym przykładem do zmienienia postępowania dla strupieszałych klubów stołecznych i ich partykularnej polityki zaśniedziałego podwórka. Kluby stołeczne na zebrania nie zapraszają przedstawicieli prasy z zasady, gdyż boją się aby nie dostawały się do wiadomości publicznej tarcia o lepsze bufety i tańsze napoje alkoholowe. Sprawy sportu z konieczności są również poruszane, lecz wzbudzają one najmniejsze zainteresowanie.

Po odczytaniu przez sekretarza zebrania p. Dudkowskiego protokółu z ostatniego walnego zebrania, krótkie sprawozdanie z rocznej działalności towarzystwa zdał prezes p. dyr. Czajkowski, dziękując zarządowi za harmonijną współpracę, p. p. dyr. Maciejewskiemu, dyr. Kitkowskiemu i innym za materjalną pomoc w kilkunastu wypadkach oraz p. .p Brzezińskiemu i Cegielskiemu za bezinteresowne trenowanie członków B. T. W.

Następnie wygłosił obszerne, pięknie opracowane sprawozdanie sekretarz klubu p. dyr. Żewicki. Ze sprawozdania tego wynika, iż 14 rok istnienia B. T. W., był dla klubu okresem, pozostającym nadal pod znakiem dalszej ożywionej działalności. Przedewszystkiem sportowo klub poszczycić się może pięknemi wynikami. Poraz pierwszy bowiem od czasu istnienia, B. T. W. zdobyło równocześnie dwa mistrzostwa Polski, w tem poraz drugi mistrzostwo ósemek i wspaniałą nagrodę Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. W ośmiu regatach zwyciężyli Betewiacy 11 razy, utrzymując się ilością 301 punktów, w dalszym ciągu na trzeciem miejscu tabeli punktacyjnej Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich.

Udział B. T. W. w wioślarskich mistrzostwach Europy w Lucernie nie przyniósł wprawdzie sukcesów, jednak pozwolił B. T. W. wśród elity wioślarskiej całej Europy poraz piąty bronić barw naszej Ojczyzny na terenie zagranicznym.

Pocieszającym dla rozwoju towarzystwa jest fakt, że pomimo kryzysu i wielkiego bezrobocia liczba członków wzrosła o 33, i to do liczby 203.

Naskutek starań Zarządu uporządkowała Inspekcja Dróg Wodnych brzeg Brdy koło przystani oraz pogłębiła koryto tak, że usunięte zostały poważne pod tym względem niedomagania.

Na kurs trenerski, odbyty jesienią rb. w Warszawie, wydelegowano drh. Otta, który złożył celujący egzamin i otrzymał dyplom trenera.

W interesie rozwoju wioślarstwa bydgoskiego zainicjowało B. T. W. ewentl. fuzję z Klubem Wioślarskim „Gryf" i ewentl. z Bydgoskim Klubem Wioślarek. Jednak wobec odmowy ze strony „Gryfu" kwestja ta stała się nieaktualną.

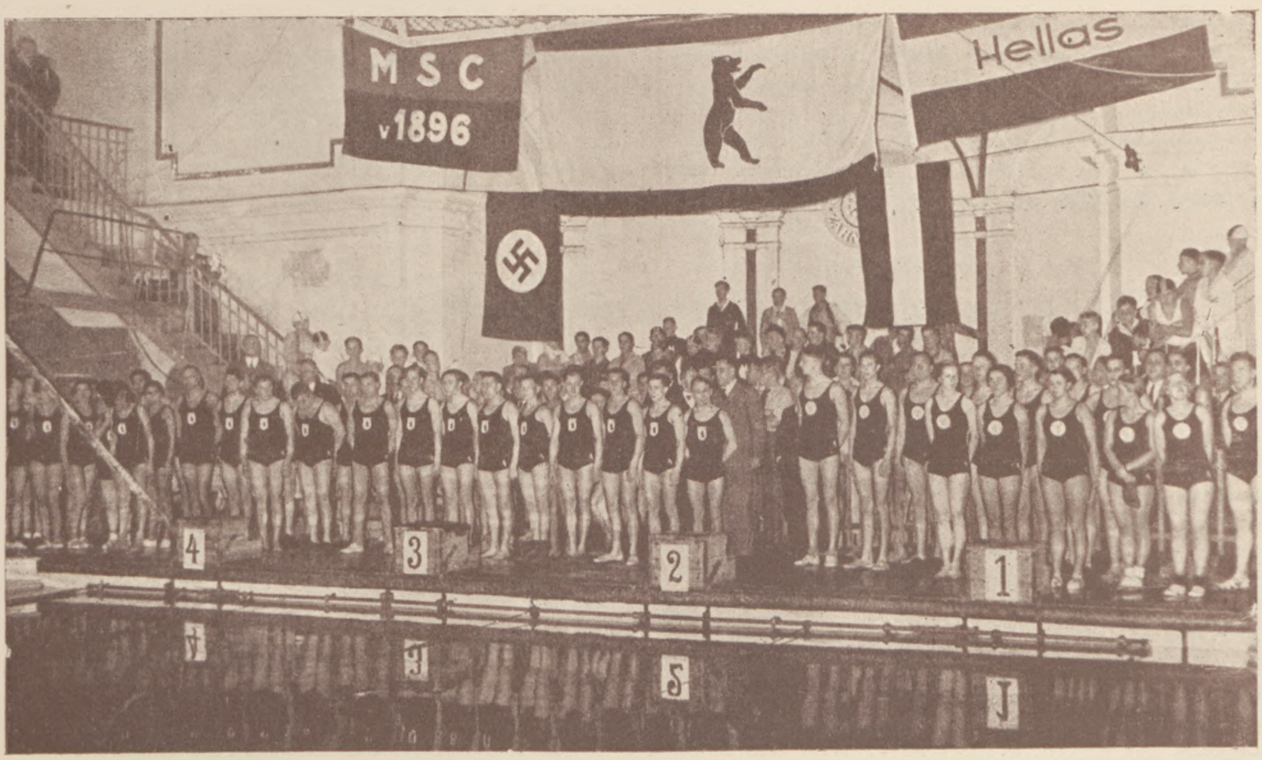
P. dyr. Żewicki wspomniał także m. in. o poparciu, jakiego towarzystwo doznało ze strony p. p. prezydenta Barciszewskiego, gen. Thommée, radcy inż. Tychoniewicza, dyr. Matuszewskiego i por. Lindnera.

Na tem zakończył sprawozdanie dyr. Żewicki.

Dalsze sprawozdania składali p. p.: skarbnik — Mieczysław Figurski, naczelnik — Cegielski, gosp. adm. Wiśniewski, gosp. taboru — Bronikowski, przew. sekcji impr. gosp. Wróblewski i w imieniu Komisji rewizyjnej — dyr. Niewitecki.

Nastąpiły wybory nowych władz klubowych. Prezesem wybrano ponownie p. dyr. Czajkowskiego.

Po zatwierdzeniu budżetu na rok 1935 w wysokości 10.000 zł. przewodniczący zamknął zebranie.



Uczestnicy zawodów pływackich Magdeburg-Berlin. Obecnie, zawody pływackie w Niemczech odbywają się pod hasłem przygotowań do Olimpjady

Utonęli w... Bystrzycy

Rok rocznie pochłania nietylko „zdradziecka" (dno piasczyste, zmienne) Wisła, ale i mniejsze rzeki liczne ofiary, przeważnie z pośród młodzieży szkolnej, lekceważącej sobie niebezpieczeństwo, grożące na wodzie o silnym prądzie, młodzieży nieumiejącej zupełnie albo w stopniu niedostatecznym nietylko pływać, ale nawet utrzymywać się na wodzie.

Można zrozumieć wypadek utonięcia na rzece w rodzaju Wisły czy Buga, trudniej na Pilicy, a jeszcze mniej prawdopodobnym wydaje się fakt utopienia się na dopływie Wieprza. A jednak...

Tragiczny wypadek w lecie r. b. na małej i wąskiej rzece Bystrzycy, zakończony śmiercią dwuch młodych i zapewne silnych oraz wysportowanych mężczyzn — podchorążych rezerwy — nasuwa smutne refleksje na temat naszej organizacji wychowania fizycznego. Ćwiczą w obozach przysposobienia wojskowego, ćwiczą w szkołach podchorążych i oficerskich naszą młodzież, uczą ją różnych lekkoatletycznych biegów, skoków a rzutów, dalej przeróżnych gier w piłkę (nożną, koszykową, siatkówkę i t. p.) i su miennie naogół dbają o rozwój fizyczny żołnierza w słusznem zrozumieniu jego wagi zarówno przy forsownych przemarszach, jak w bezpośredniej akcji bojowej. Jedna tylko niezmiernie ważna dziedzina wychowania sportowego leży naogół odłogiem: otrzaskanie z wodą, prądem rzecznym czy falą, no i elementarna umiejętność fizyczna — sztuka pływania. Są to rzeczy niedoceniane i nierozumiane w Polsce!

Dalekośmy odstali od dawnej armji Królestwa Kongresowego, w której na pływanie baczną zwracano uwagę! Wiadomą jest rzeczą, że całe **kompanje piechoty z oficerami i podoficerami na czele przepływały podczas ćwiczeń w obozach letnich po 6-kroć przez Wisłę bez odpoczynku.** A słynna podchorążówka, oczko w głowie Konstantego, potrafiła dla jego kaprysu przebyć wpław Wisłę w... listopadzie, ciągnąc broń i ładunki na małych tratewkach za sobą, a potem (szczękając zębami!) sformowała na drugiem brzegu rzeki linję tyraljerską i na rozkaz podany trąbką z za rzeki, otworzyła ogień.

Przydały się te ćwiczenia podczas kampanji 1831 roku i to bardzo. Dość wspomnieć przeprawę odciętych w Ostrołęce dwu bataljonów walecznego pułku 4-go piechoty częściowo wpław przez Narew i porównać ze śmiercią w nędznej Bystrzycy ludzi, nieobciążonych ubraniem, obuwiem ni bronią... i niezmęczonych fizycznie czy moralnie ciężkim bojem arjergardy, jaki toczył mężny pułk „czwartaków" w objętej płomieniami mieścinie nędznych drewniaków Ostrołęce.

Zapewne rzadko w którym kraju można spotkać takie niedołęstwo „wodne" jak w Polsce! Toną nam rok rocznie liczne zastępy młodzieży, nieraz dzielnej i rokującej najlepsze nadzieje. Jeden z nieszczęśiwych podchorążych umiał widać nieco pływać, skoro rzucił się na ratunek koledze, faktem jednak pozostaje, że zginęli marnie w rzece, mniejszej od Bzury czy Pilicy...

Podana swego czasu w depeszach wiadomość „o głębi 5 metrowej" pod mostem wydaje się mocno przesadzoną. Utonąć można wreszcie i na 2 metrowej wodzie, gdy się straci głowę... Uderza co innego: toć **„głębia" nie mogła się ciągnąć dalej, jak kilka metrów, a „bystry' prąd Bystrzycy musiał w kilka sekund znieść obu tonących na miejsce płytsze.** Kajak wywrócony nie poszedł przecież na dno: unosić się musiał na wodzie i wystarczyło uczepić się go spokojnie a przytomnie rękoma... Z brzegu zresztą obserwowało tą scenę kilku młodych uczniów, też zapewne wysportowanych w różnych „piłkach", a bezradnych, jak

się okazuje na wodzie, gdyż ratunek z ich strony był bezowocny. Wreszcie fakt wywrócenia się na kajaku (zapewne o filar mostowy) świadczy o zupełnej nieznajomości techniki kierowania tą bardzo stabilną i niewywrotną łodzią, jaką jest dobrze zbudowany kajak. Tylko wrazie przyparcia bokiem do pali mostowych i wpoprzek prądu **oraz „panice" załogi, możliwą jest taka wywrotka.** Uczmyż młodzież pływać, aby nie zdarzały się takie kompromitujące fakty, jak utonięcie w małej rzeczce przy ciepłej pogodzie i wodzie o temperaturze ponad 16—17°C!

Słusznie mawiali starożytni Grecy: „Ani czytać, ani pływać" — na określenie 100% niedołęstwa i braku kultury w ich pojęciu.

R. Niewiadomski

Otwarcie pierwszej krytej pływalni we Lwowie

Dnia 1 grudnia r. b. odbyło się we Lwowie poświęcenie krytej pływalni. Miało ono charakter bardzo uroczysty, gdyż z Warszawy przyjechał, jako specjalny delegat Państwowej Rady Wychowania Fizycznego gen. dr. St. Ruppert, oraz w zastępstwie chorego dyrektora PW i WF. płk. Engel. W loży honorowej zajął miejsce wojewoda lwowski p. Belina-Prażmowski, inspektor armji gen. Rómmel, szereg wyższych oficerów, przedstawicieli lokalnych władz rządowych i samorządowych, reprezentanci władz sportowych.

Publiczność stawiła się bardzo licznie i wypełniła zupełnie wszystkie wolne miejsca w hali. Uroczystość zagaił przemówieniem prezydent miasta p. Trojanowski, w charakterze przewodniczącego miejskiego komitetu WF.

Podkreślił on znaczenie nowopowstałej placówki, naszkicował w krótkich słowach historję ostatnich inwestycyj sportowych i wyraził podziękowanie tym wszystkim, którzy przyczynili się do stworzenia pięknego dzieła, a przedewszystkiem doktorowi Nowak-Przygodzkiemu, inż. Olszewskiemu i najbliższym współpracownikom.

W imieniu wojskowości podziękował miastu za opiekę i starania nad rozbudową urządzeń, przeznaczonych dla W. F. płk. Bittner, poczem prof. Wacek przemówił w imieniu rzesz sportowych, składając podziękę prezydentowi miasta i dr. Nowak-Przygodzkiemu za wszystko to, co dotychczas dla sportu lwowskiego zrobili, równocześnie wręczył im dwa dyplomy ufundowane przez wszystkie lokalne związki sportowe. Przemówienie prof. Wacka spotkało się z bardzo silnym aplauzem.

Szczęśliwe ukończenie pierwszego etapu rozbudowy sportowej Lwowa zawdzięczyć należy przedewszystkiem przychylnemu ustosunkowaniu się włodarza miasta, prezydenta Drojanowskiego. U boku jego stanął niestrudzony i energiczny pracownik, dr. Nowak-Przygodzki. On to był siłą popędową wszystkich poczynań, przyczem znalazł w inż. Olszewskim, znakomitego wykonawcę swych zamierzeń.

Projekt architektoniczny pływalni wykonał inż. T. Karasiński, który kierował też całością robót, prace instalacyjne spoczywały w ręku inż. Płaskury, a obliczenia statystyczne robił inż. Dulęba.

Szatnie są w dwóch kondygnacjach na parterze dla mężczyzn i na górze — dla kobiet. Każda składa się z 17 kabin przechodnich tak dowcipnie ze sobą powiązanych, że znajdując się w stroju kąpielowym nie mamy możności więcej zetknąć się z ubranym w odzież.

Z kabin prowadzi droga do przechowalni rzeczy, obliczonej na 75 osób (w każdej kondygnacji) w razie potrzeby i więcej, a stamtąd obowiązkowo do hali z natryskami. Przejście przez czyściec jest warunkiem przedostania się do hali basenowej.

Dno basenu wyłożone jest białemi glazurowanemi płytkami, przyczem środkiem biegną szlaki niebieskie, oznaczające cztery pływackie tory. Głębokość waha się od 1 m. 20 cm. do 3 m. 20 cm.

Halę główną oświetla 8 mlecznych kul stałych oraz trzy reflektory, skierowane do sufitu skąd pada nadół światło odbite. Temperatura w hali waha się między 22—24 ciepł.

Wodę do basenu dostarcza własna studnia, przyczem przewidziana jest co trzy tygodnie zupełna jej zmiana.

* * *

Pierwsze zawody, jakie urządzono w dniu otwarcia nowej pływalni miały przebieg następujący:

50 m. st. klas.: 1) Sulik (P.) 35 sek., 2) Karczynny (Has.) 39.3

50 m. st. kl. pa. 1) Missanówna (P.) 47,6, 2) Hrynekówna (Cz.) 54.4.

50 m. nawznak pań: 1) Szczerbówna (Cz.) 50, 2) Horowna.

50 m. nawznak panów: 1) Bacz (Cz.) 44,4, 2) Kuśnierz (P.) i Teicher (Has.).

50 m. st. dow. panów: 1) Jałowy II (Cz.) 31,7, 2) Klimko (P.) 33, 3) Niecko 33 8. Wkońcu odbyły się pokazy skoków z udziałem Kremera (AZS), Sztokryna (Lechja), Stronczaka (P.) i Laskowskiego (Cz.) oraz pokaz gry w piłkę wodną.



Piękne, łączone skoki pływaków na ciepłem wybrzeżu kalifornijskiem

Polski Związek Kajakowy
Zarząd Główny
Warszawa, Myśliwiecka 3

Komunikat Nr. 9.

1) **Roczny Zjazd Delegatów PZK.** W związku z uchwałą Delegatów z dnia 4 marca 34 r. Roczny Zjazd Delegatów PZK. odbędzie się w dniu 20 stycznia 1935 r. w Krakowie w gmachu Polskiej YMCA. przy ul. Krowoderskiej 8. w sali klubowej na I p.

Początek obrad o godz. 10-tej.

Porządek dzienny.

1) Powitanie Delegatów i zaproszonych gości,
2) Wybór Prezydjum Zjazdu,
3) Odczytanie protokółu z poprzedniego Zjazdu Deleg.,
4) Sprawozdanie Zarządu Głównego za sezon ubiegły i wnioski na rok 1935.
5) Sprawozdanie z działalności Okręgów: Krakowsko-Śląskiego, Lwowskiego, Poznańskiego i Pomorskiego (referują delegaci poszczególnych okręgów),
6) Sprawozdanie Kasowe Zarządu Głównego i Komisji Rewizyjnej,
7) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi,
8) Wybór Prezesa i członków nowego Zarządu, Komisji Rewizyjnej oraz Delegatów na Zjazd Związku Polskich Związków Sportowych,
9) Zatwierdzenie kalendarza sportowego na rok 1935,
10) Uchwalenie wysokości rocznych opłat członkowskich,
11) Wolne wnioski.

Na podstawie par. 22. Statutu P. Z. K. ustęp drugi wnioski dotyczące zmian statutu i regulaminów winne wpłynąć do Z. G. conajmniej na dwa tygodnie przed terminem Zjazdu Delegatów.

Upoważnionym Delegatom Klubów przysługują na podstawie rozporządzenia PUWF. i PW. L. 550/Zaop. 34 zaświadczenia wydawane przez organa WF. i PW. na 50% zniżkę kolejową do Krakowa i spowrotem.

2) **Nadesłanie sprawozdań.** Zarząd Główny wzywa wszystkie kluby do nadesłania rocznego sprawozdania z działalności za sezon ubiegły i poraz ostatni przypomina wykonanie zleceń Zarządu Głównego podanych w komunikacie nr. 8.

Na podstawie par. 12. pkt. o. statutu P. Z. K., kluby, które nie uiszczą w powyższym terminie wkładek członkowskich za rok 1934 będą pozbawione prawa głosu na Zjeździe Delegatów.

Jednocześnie przypomina się o wypełnienie formularza statystycznego, przy zwrocie którego kluby obowiązane są dołączyć szczegółowe sprawozdanie pisemne.

3) **Nadanie stopni „Wygów“.** Wnioski o nadanie stopni „Wygów“ członkom klubów przynależnych do PZK. (na podstawie par. 13. Regulaminu PZK. nr. 2) należy przesłać jako załącznik do sprawozdania rocznego w terminie wyżej podanym.

4) **Kajaki wyścigowe.** Komisja techniczna Zarządu Głównego PZK. opracowała typ kajaka wyścigowego jedynkę i dwójkę. Rysunki techniczne i opis budowy wydane zostaną nakładem Głównej Księgarni Wojskowej w miesiącu lutym 1935 r.

Uchwałą Kongresu I. R. K. w Kopenhadze 1934 r. włączono do programu mistrzostw Europy bieg czwórek sztywnych. W związku z powyższem Zarząd Główny zwrócił się do sekretarjatu IRK. o nadesłanie danych technicznych czwórek sztywnych typu międzynarodowego. Po otrzymaniu materjałów IRK. Komisja techniczna przystąpi do opracowania i wydania broszury o budowie czwórek sztywnych wyścigowych, która da możność klubom wykonać je we własnym zakresie.

5) **Uzupełnienie listy przodowników odznaki Tur. PZK.** Listę przodowników upoważnionych do protokółowania odznaki turystycznej uzupełnia się następująco.

Lwów: S. K. Zw. Ofic. Rez.: Edward Kiszakiewicz, dr. Jan Roszek, i Franciszek Wygnaniec.

Lwowski Klub Sportowy „Pogoń“: Eugenjusz Jarmoliński, Ernest Koczy i mgr. Stanisław Rischka.

Chorzów I. Śląski Klub Kajakowy. Józef Górski, Franciszek Mucha i Stanisław Jachymiak.

6) **Przyjęcie nowych członków.** Uchwałą Zarządu Głównego PZK. dnia 20.XI. br. przyjęto jako członka Klub Kajakowców w Toruniu.

Sekretarz P. Z. K.	Prezes P. Z. K.
(—)Malinowski Stanisław	*(—) Zieleniewski Tadeusz plk. dypl.*

KLUB WIOŚLARSKI
„WISŁA“
w Warszawie

zawiadamia, że w wyniku Rocznego Walnego Zebrania, odbytego w dniach 2 i 9 grudnia 1934 r. Zarząd ukonstytuował się następująco:

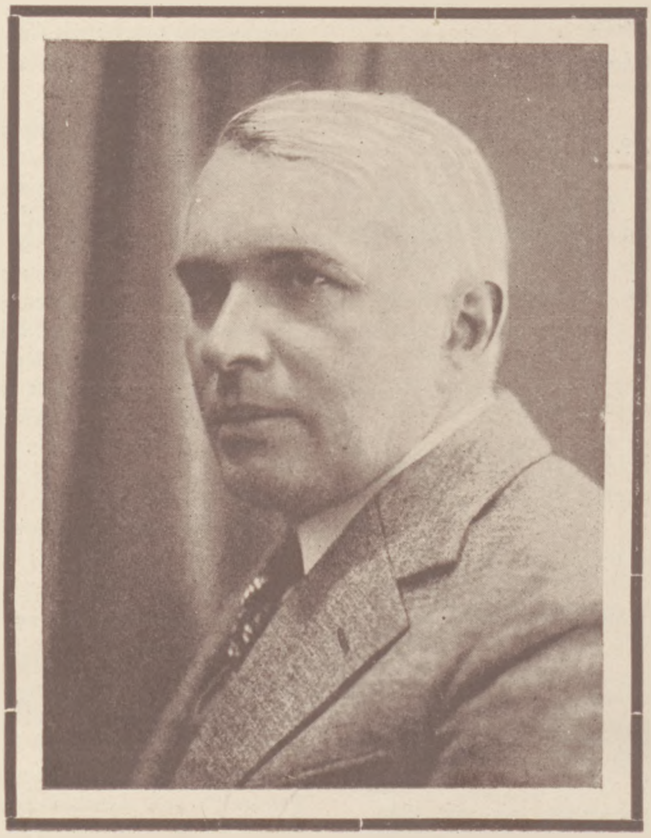
Prezes	*Edmund Bernatowicz*
Viceprezes (sprawy sport.)	*Wacław Zajączkowski*
„ „ gosp.)	*Zenon Hartman*
Sekretarz	*Zygmunt Krawczyński*
Kapitan sportowy	*Roman Przybylski*
Skarbnik	*Stefan Kopczyński*
Naczelnik przystani	*Aleksander Kiciński*
Gospodarz	*Bolesław Kożuchowski*
Księgowy	*Stanisław Kaniewski*
Referat propagandy	*Władysław Grzelak*
Zastępca sekretarza	*Eugenjusz Kober*
„ skarbnika	*Feliks Borowski*
„ naczelnika	*Zygmunt Szprenger*
„ gospodarza	*Stanisław Wierzyński*
Członkowie Zarządu	*Ryszard Jasiński i Władysław Nowotka*

Komisja Rewizyjna: Miłosław Juszkiewicz, Stanisław Łupiński i Mieczysław Starzyński.

Oddzielne zawiadomienia rozsyłane nie będą.



Ś. P. Inż. Teodozy Nosowicz



Dnia 5 grudnia b. r. zmarł Warszawie po krótkich lecz ciężkich cierpieniach ś. p. inż. Teodozy Nosowicz, Vice-Komandor Zarządu Głównego Yacht Klubu Polski.

W sile wieku odszedł w zaświaty jeden z najbardziej zasłużonych budowniczych potęgi morskiej odrodzonej Rzeczypospolitej, niestrudzony pracownik w dziedzinie, tak długie lata zaniedbanej, a tak zasadniczej dla naszej młodej państwowości. Niezapomniana pozostanie Jego praca nad rozwojem i organizacją portu w Gdyni, tworzeniem polskiej floty handlowej i propagandą idei morskiej w Polsce.

Ukochał morze i całą swoją niespożytą energję i bogate doświadczenie poświęcił sprawom z nim związanym, osiągając znakomite wyniki, nietylko podczas swej urzędowej działalności jako dyrektor Departamentu Morskiego Min. P. i H., ale też w działalności społecznej, w której nie ustawał do ostatnij chwili.

Będąc przez długie lata członkiem Yacht Klubu Polski, brał nader czynny i owocny udział w pracy nad rozwojem sportu jachtowego. W ostatnich kilku latach kierował Sekcją Motorową YKP i pracował nad połączeniem organizacyjnem wszystkich komórek jachtingu motorowego w Polsce w jedną silną organizację. Praca ta była już bliską osiągnięcia zakreślonego celu, kiedy niezbadany wyrok Opatrzności przeciął nić Jego żywota i nie pozwolił mu dokończyć rozpoczętego dzieła.

Odszedł od nas człowiek zacny i nieskazitelny, kolega powszechnie lubiany i ceniony, pracownik skromny i ofiarny

Niech nam będzie wolno złożyć Mu na tem miejscu hołd, Osieroconej zaś Rodzinie, która traci w nim ukochanego Męża i Ojca, oraz Yacht Klubowi Polski, którego był Vice-Komandorem i nieodżałowanym Członkiem, wyrazy najszczerszego współczucia.

Cześć Jego pamięci!

Osiedle wioślarskie w Bydgoszczy

Bydgoszcz słusznie uchodzić może za wioślarską stolicę Polski. Może żaden sport w Bydgoszczy nie cieszy się taką popularnością, nie jest tak masowo uprawiany, zwłaszcza dziś, w dobie kajaków, jak właśnie wioślarstwo. Wód dosyć dużo, gdzie jechać można po radość, po zdrowie, lub stawać do walki o palmę pierwszeństwa.

Jednego Bydgoszczy tylko było brak, a mianowicie osiedla wioślarskiego, skupiającego na jednym jakimś terenie większość klubów.

Porozrzucane wzdłuż Brdy przystanie ciągną się od gazowni aż pod nową elektrownię. Kluby są oddzielone, nie utrzymują kontaktu, niema tego życia, jakieby mogło być, tej atmosfery, jaka się wytwarza przy stałem wspólnem przebywaniu.

Przed kilkoma laty z inicjatywy miejskiego komitetu W. F. miasto opracowało projekt wielkiego osiedla wioślarskiego i sportów wodnych na terenie tartaku „Tri" na Babiej Wsi. Projekt przewiduje szereg przystani wioślarskich, a pośrodku duży gmach, mający koncentrować życie organizacyj wioślarskich posiadający basen zimowy, pływalnię krytą, sale do zebrań i zabaw, kawiarnię, sekretarjaty i biura klubów wioślarskich.

Projekt narazie, przynajmniej w tej części, która odnosi się do miasta, nie został zrealizowany ze względu na brak gotówki. Nie oznacza to bynajmniej, że miasto się wycofało z imprezy. Z chwilą poprawy gospodarczej Wydział Budowlany przystąpi do realizacji planu.

Narazie pocieszającym objawem jest to, że na przydzielonych terenach powstają już przystanie klubowe.

Poczt. P. W. wystawiło już budynek. O jego urządzeniu pisaliśmy obszernie z okazji zamknięcia tegorocznego sezonu wioślarskiego.

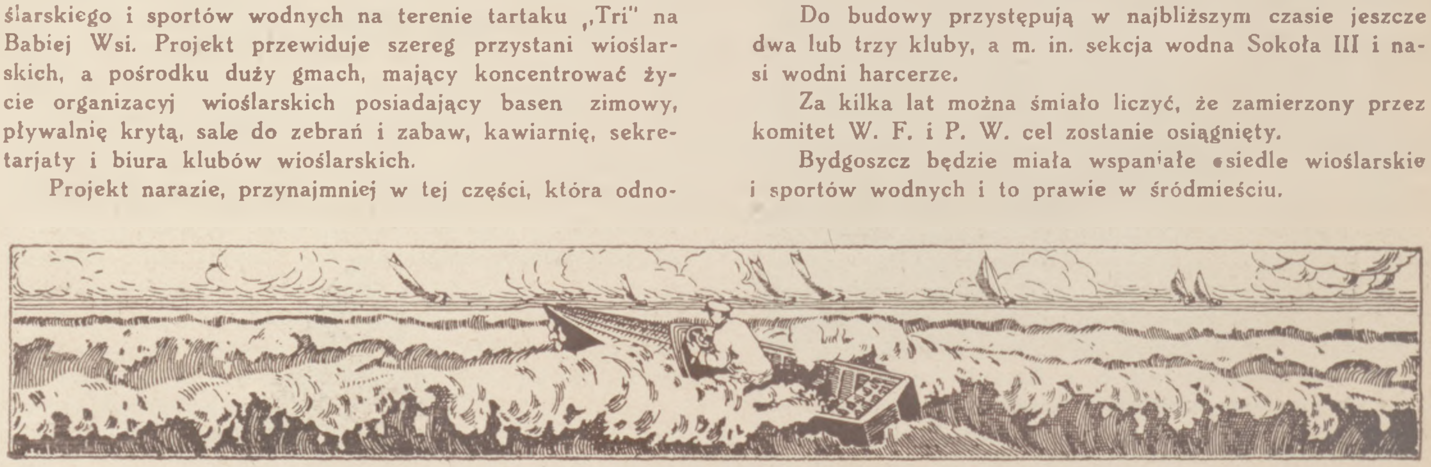
Bydgoski Klub Wioślarek, mieszczący się dotychczas w zabudowaniach Szkoły Rolniczej przystępuje również do budowy.

Rozpoczęły się prace nad budową przystani Klubu Wioślarskiego gim. im. Kopernika. Ta przystań na wiosnę już będzie gotowa. W których znajdą narazie gościnę wszystkie wycieczki wodne przybywające do Bydgoszczy.

Do budowy przystępują w najbliższym czasie jeszcze dwa lub trzy kluby, a m. in. sekcja wodna Sokoła III i nasi wodni harcerze.

Za kilka lat można śmiało liczyć, że zamierzony przez komitet W. F. i P. W. cel zostanie osiągnięty.

Bydgoszcz będzie miała wspaniałe osiedle wioślarskie i sportów wodnych i to prawie w śródmieściu.




OBICIA PAPIEROWE
TAPETY
NAJNOWSZE KOLEKCJE
1934 ROKU
F. STASZEWSKI
WARSZAWA · MAZOWIECKA 8
FABRYKA WŁASNA
POLECA RÓWNIEŻ, DAJĄCE SIĘ MYĆ I NIEPŁOWIEJĄCE TAPETY: Salubra i Tekko



P. T.

PRENUMERATORZY

UWAGA

ZNIŻKA PRENUMERATY

Opłacający prenumeratę

na 1935 r.

w grudniu 1934 r. za cały rok naprzód

otrzymują 10 % zniżki

to jest zamiast Zł. 20.— płacą tylko

Zł. 18.—

Konto Sportu Wodnego w P. K. O. Nr. 6013

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BRONISŁAWA PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego“ wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O.Nr.6013
Wydawca „WAW“ Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.